

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA POÉTIQUE DU CHEMIN DE FER.
CRÉATION DOCUMENTAIRE EN ART MÉDIATIQUE

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN COMMUNICATION

PAR
LAURENCE GRANDBOIS BERNARD

AVRIL 2015

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je veux remercier Charles Perraton, mon directeur, qui m'a appuyée dans ce projet d'envergure et qui m'a guidée dans ces réflexions sur l'espace et la ville. Je sais que celles-ci m'inspireront et m'habiteront encore longtemps.

Merci chaleureusement à Abdel Ourahou sans qui cette œuvre n'aurait pu voir le jour. Tu m'as aidé et soutenu avec acharnement et passion tout au long de la réalisation de ce projet de création. Tu es un grand rêveur. Je te serai toujours reconnaissante d'avoir été si présent et de m'avoir aidé à concrétiser ce projet d'envergure. Merci infiniment Abdel.

Merci à Dany Beaupré qui m'a ouvert les portes de son bureau et convaincu que ce projet était possible. Grâce à toi, j'ai pris confiance et appris à surmonter les défis institutionnels liés à ce projet. Je veux aussi remercier Daniel Courville, Jean Décarie et Martin Pelletier pour leur soutien et leur apport dans la réalisation de ce mémoire de recherche-crédation.

Merci à Justin Bur et Yves Desjardins de Mémoire du Mile End qui, sans hésitation, ont soutenu et parrainé *À l'aube des restes industriels*.

Merci à mes parents, Marie et Jean-Yves, qui m'ont transmis cette façon de contempler le réel avec poésie et grâce. Merci également à ma sœur, avec qui je partage cette fascination pour la ville, et qui croit en mon potentiel créatif.

Un merci affectueux à Julien Robert et Guillaume Daoust dont le talent a contribué à enrichir ce projet et à donner corps à mes idées.

Merci à mes amis qui sous la pluie, le soleil et les étoiles, m'ont aidé à illuminer l'entrepôt Van Horne.

Enfin, merci à Christian de partager avec moi cette vie de grandeurs et de rêves qui rend si exquis le passage du temps.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	v
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I	
INTENTIONS ET CONCEPTS.....	4
1.1 Perspective générale : L'être et le rapport à l'espace.....	4
1.2 Pour une histoire sociale des représentations du chemin de fer.....	6
1.2.1 Le chemin de fer : figure de la conquête du territoire.....	6
1.2.2 Le chemin de fer : figure de la modernité.....	7
1.2.3 Le chemin de fer : figure de l'errance.....	10
1.2.4 Le chemin de fer : figure des restes industriels.....	11
1.3 La mémoire dans la ville contemporaine.....	14
1.3.1 La mémoire dans l'espace.....	15
1.3.2 Le non-lieux dans la ville.....	17
1.3.3 Les enjeux du patrimoine industriel.....	18
1.4 Pour une poétique de l'espace.....	21
CHAPITRE II	
SOURCES DE L'ŒUVRE ET MODÈLES D'INSPIRATION.....	25
2.1 Les initiatives du groupe SYN – Atelier d'exploration urbaine.....	25
2.2 Le High Line de Manhattan.....	27
2.3 Géopoétique de l'espace : le projet <i>GARES</i> et le projet <i>En Train-Projections</i> <i>itinérantes</i>	28
2.4 Raspouteam : groupe d'intervention urbain.....	31

CHAPITRE III

PROJET.....	34
3.1 Une installation documentaire au mode de récit poétique	34
3.2 La projection architecturale ; une œuvre <i>in situ</i> immersive.....	36
3.2.1 La façade de l'entrepôt Van Horne	36
3.2.2 La scénographie urbaine	37
3.2.3 La projection architecturale.....	39
3.3 Esthétiques	40
3.3.1 Esthétique visuelle. Fragmentation de l'écran : pour une lecture poétique des restes industriels	41
3.3.2 Esthétique sonore	43
3.4 Présentation publique et réception de l'œuvre	44

CHAPITRE IV

DÉMARCHE ET PRATIQUE ARTISTIQUE	47
4.1 Entre documentaire et poésie visuelle.....	47
4.2 À la limite des genres	49
4.3 De l'idée à la pratique	50
4.4 De la salle de test à l'espace public : l'expérimentation de l'évènementiel.....	52

CONCLUSION	54
------------------	----

APPENDICE A

Photographies de la surface de projection – Plan d'aménagement du site de visionnement	
– Test de projection –	56

APPENDICE B

Photographies des installations techniques	59
--	----

APPENDICE C

Photographies de l'évènement du 17 mai	62
--	----

APPENDICE D

Générique des collaborateurs	64
------------------------------------	----

APPENDICE E

Éléments de communication et de diffusion de l'évènement.....	65
---	----

APPENDICE F

Dossier de presse	67
-------------------------	----

APPENDICE G

Chronologie des étapes de réalisation du projet.....	68
--	----

BIBLIOGRAPHIE	73
---------------------	----

RÉSUMÉ

À l'aube des restes industriels est une projection architecturale qui prend pour objet l'entrepôt Van Horne du quartier du Mile End, à Montréal. Cette œuvre souhaite générer une expérience immersive de l'espace, à partir de la réappropriation d'infrastructures post-industrielles. En plongeant au cœur de la mémoire et de l'imaginaire ferroviaire, la scénographie urbaine proposée invite les citoyens à une expérience nouvelle de ces lieux marqués par l'histoire, et surtout, à envisager différemment nos façons de les habiter. L'installation documentaire a investi le *Parc des crépuscules* jouxtant la voie ferrée le temps d'une soirée, en mai 2014. Un son *surround* et un système d'éclairage mettaient en valeur les sculptures de Glen LeMesurier installées en permanence sur le site. En alliant espace, architecture, lumière, image et son, cette création proposait une expérience poétique de la ville.

Ce mémoire de recherche-crédation en média expérimental questionne ainsi le rapport aux espaces et aux infrastructures industrielles par l'entremise d'une installation documentaire. Il s'intéresse aux notions d'espace, de mémoire, de traces et de ruines urbaines. L'expérience initiée par la projection architecturale invite à revoir le rapport au temps et à l'histoire et à interroger notre manière d'habiter la ville.

Mots clés :

Poétique de l'espace, ville post-industrielle, imaginaire du chemin de fer, projection architecturale.

INTRODUCTION

[C] 'est peut-être dans des documentaires que le cinéma utilise au maximum ses dons et manifeste ses plus profondes vertus «magiques»¹.

Tout objet comme tout événement réel ouvre une fenêtre sur l'irréel; l'irréel a pignon sur le réel. Quotidien et fantastique sont la même chose à double visage².

William Turner, Jack London, Bob Dylan, les Frères Lumières et Edwin S. Porter : de la peinture au cinéma en passant par la littérature et la musique, le cadre ferroviaire alimente depuis ses premières traversées des temps modernes, un dialogue avec le monde de l'art. Par sa puissance, ses grincements et son élan vers l'ailleurs, le train et le chemin de fer ont créé des vues inédites du monde et ont structuré un nouveau rapport au territoire. Objet de fascination, l'industrie moderne et les progrès techniques liés au développement du chemin de fer ont initié l'émergence de nouvelles représentations de l'espace, de la ville et des lieux qui lui sont reliés, marquant ainsi l'imaginaire collectif nord-américain.

Relique de l'ère industrielle, le chemin de fer laisse, dans les villes nord-américaines actuelles, des traces uniques. Ses infrastructures maintiennent en présence un temps particulier de la modernité et laissent entrevoir peu à peu la constitution d'un patrimoine industriel émergent. Lieu d'évocation de la mémoire collective, le chemin de fer délimite, dans les villes contemporaines, un espace singulier et hors du commun.

¹ Edgar Morin, *Le cinéma ou l'homme imaginaire*, Paris, Éditions de Minuit, 2007, p. 82.

² *Ibid.*, p. 159.

Ce mémoire de recherche-création souhaite saisir le sens des usages et des représentations du cadre ferroviaire de Montréal en interrogeant notamment sa valeur discursive. Comment les infrastructures postindustrielles liées au chemin de fer peuvent-elles susciter un rapport poétique à la ville nord-am  ricaine³ ? Quels sont les usages sociaux de l'imaginaire et de la mémoire de l'espace ferroviaire dans la ville contemporaine ? Comment la valeur symbolique de ce lieu participe-t-elle au déploiement d'une parole historique et contribue-t-elle    une expérience sensible de la ville nord-américaine ?

La problématique soulevée ci-dessus sera approfondie par des outils théoriques relevant à la fois de la philosophie, de l'histoire culturelle, de la sociologie de la culture, de la sociologie des villes nord-américaines et de l'anthropologie. Ces recherches culminent dans une production médiatique dont le potentiel immersif génère une expérience singulière de l'espace du chemin de fer. En privilégiant la projection architecturale et la scénographie urbaine, on révèle par l'imagerie, la spécificité du cadre ferroviaire : ce qui l'habite et ce qui en émane. *   l'aube des restes industriels* invite donc à découvrir le rapport sensible qui nous lie à l'espace et l'imaginaire d'un lieu industriel très particulier de la ville de Montréal.

Une première projection de l'œuvre a eu lieu le 17 mai 2014.    partir du *Parc des Crépuscule*, situé en bordure du chemin de fer sur la rue Van Horne dans le Mile End, les quelques 250 personnes présentes ont pu voir s'illuminer la façade ouest de l'entrepôt Van Horne d'une création documentaire faisant émaner du lieu différentes représentations et usages du chemin de fer dans la ville. La projection visuelle documentaire, qui se décline en quatre actes, était accompagnée d'un son *surround*, et un système d'éclairage mettait en valeur les sculptures de Glen Le Mesurier présentes dans le parc. L'œuvre médiatique, qui allie scénographie urbaine, projection architecturale, création sonore, installation lumineuse

³ Par un rapport poétique à la ville, nous entendons une forme intense de rapport aux choses et à l'environnement extérieur. Plus précisément, la perspective choisie pour aborder la poétique des espaces industriels dans ce travail rejoint les thèses proposées par le philosophe Gaston Bachelard portant sur l'imagination et l'expérience des espaces. Comme soutient l'auteur de *La poétique de l'espace*, « [l']espace saisi par l'imagination ne peut rester l'espace indifférent livré à la mesure et à la réflexion du géomètre. Il est vécu. Il est vécu, non pas dans sa positivité, mais avec toutes les partialit  s de l'imagination ». Voir Gaston Bachelard, *La poétique de l'espace*, Paris, Presses Universitaires de France, 2010, p. 17.

et évènement culturel, a ainsi proposé, le temps d'une soirée, une expérience immersive interrogeant nos manières d'habiter la ville contemporaine.

CHAPITRE I

INTENTIONS ET CONCEPTS

*[L]e passé ne peut être construit
que par l'imagination⁴.*

1.1 Perspective générale : L'être et le rapport à l'espace

Ce projet de recherche-crédation s'inscrit au cœur d'une réflexion générale portant sur l'être et son rapport ontologique à l'espace. Le rapport à l'espace y est abordé comme une condition première de l'existence humaine. L'être se distingue des autres formes de vie par sa propension à générer du sens devant l'espace qui se présente à lui. Le rapport entre l'être humain et l'environnement est en cela, un rapport qui est fondamentalement sensible.

Selon la racine étymologique du terme *exister*, qui vient du latin *existere*, *exister* signifie *sortir de*, tout comme *de sistere* qui désigne *être placé*⁵. Quant à la racine germanique du verbe *être*, elle renvoie à *Sein* qui signifie *habiter, demeurer*⁶. On peut dès lors convenir que le concept « d'exister » renvoie à une certaine forme d'extériorité, à un *en dehors de soi*, à un espace, au monde. Comme le rappelle Martin Heidegger, « "Les mortels sont", cela veut dire : *habitant*, ils se tiennent d'un bout à l'autre des espaces, du fait qu'ils séjournent parmi les choses et les lieux⁷ ». La question de l'être et de l'existence renvoie alors directement à la question de *l'habiter*. Que faire dans le monde ? Comment être en ce lieu, dans l'espace ? L'espace donne pour ainsi dire lieu à une façon d'exister : l'être

⁴ Paul Ricoeur, *Temps et récit*, T.1, Paris, Éditions du Seuil, 1983, p. 4.

⁵ Albert Dauzat, Jean Dubois, Henri Mitterand (dir.), *Dictionnaire étymologique et historique du français*, Paris, Larousse, coll. « Références », 1997, p. 280.

⁶ Voir Martin Heidegger, dans *Introduction à la Métaphysique*, traduit de l'allemand par G.Kahn, Paris, Gallimard, 1980.

⁷ Martin Heidegger, *Essais et conférences*, Trad. de l'allemand par André Préau, Paris, Édition Gallimard, 1958, p. 187.

aménagement le lieu, c'est-à-dire l'habiter d'une certaine manière pour vivre. Suivant cet ordre d'idées, la ligne directrice de ce projet de recherche-création se comprend par le postulat suivant : un rapport sensible nous lie à l'espace; il articule notre rapport au temps et nous permet de nous représenter l'histoire.

Le projet *   l'aube des restes industriels* propose une lecture des espaces urbains délaissés, à partir de la question : qu'est-ce qu'habiter le monde? Comme mentionné ci-haut, l'histoire suppose un rapport ontologique à l'espace, et la question de l'habiter renvoie à la celle de l'existence et du sens. Jean Grondin   crit : « La facticité désigne ainsi chez Heidegger le “caractère d'être” fondamental de l'existence humaine et de ce qu'il appellera aussi le *Dasein*, disons “l'être-qui-est-jeté-là” [...] ⁸ ». D'autre part, un espace est hab  t   lorsqu'il s'expose comme « espace marqué », comme trace. Lorsqu'il passe du paysage à espace, c'est que le lieu est vécu et qu'il peut être lu ; il s'agit de cette propension fondamentale de l'être au symbolique, qui se manifeste dans l'espace. La distinction entre *lieu* et *espace*   labor  e par Martin Heidegger dans le célèbre article *Essais et Conférences*, intitulé « Bâtir, habiter, penser », permet ainsi de saisir comment *l'espace aménagé* relève d'une ontologie de l'existence humaine.

Cette perspective interprétative contribue à révéler la spécificité de l'espace qui nous intéresse ici, le chemin de fer dans la ville. Elle permet de l'aborder à partir de l'idée qu'il exprime quelque chose sur l'être, sur son *ethos*, sur sa façon de concevoir le monde. En tant qu'*espace aménagé*, le chemin de fer peut être envisagé comme l'expression, le pouls ou l'état d'une société à une époque donnée. Ayant vu le jour en plein cœur de la modernité, on peut affirmer de manière générale que le chemin de fer témoigne de l'engouement d'une société pour l'appropriation du territoire, la propension à conquérir, voire à « coloniser » les étendues inexplorées. Il représente aussi l'état d'une société portée par l'idée du progrès, par le développement des communications et de la mobilité. L'espace du chemin de fer trouve donc sa spécificité dans *l'ethos* qu'il traduit : une société pour qui les progrès techniques sont garants d'un avenir meilleur.

⁸ Jean Grondin, *L'herméneutique*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je? », 2006, p. 31.

La philosophie de la facticité de Martin Heidegger permet ainsi de considérer le lieu choisi pour la projection architecturale *À l'aube des restes industriels*, comme un espace empreint de sens, de significations et de représentations. Elle nous invite à aborder le chemin de fer et sa périphérie comme un espace qui traduit une histoire et, par conséquent, une mémoire. Elle nous permet aussi de questionner la façon dont nous abordons ces lieux dans la ville contemporaine. *À l'aube des restes industriels* souhaite donner corps à cette interrogation. En prenant place au cœur d'un quartier post-industriel de la ville de Montréal et en utilisant la périphérie du chemin de fer comme un espace de mise en scène, l'œuvre propose de renouer avec la portée historique et mémorielle de ces lieux souvent rabattus au statut d'espace vague ou de structure désuète.

1.2 Pour une histoire sociale des représentations du chemin de fer

Les notions de *représentation* et de *mémoire* sont des notions-clés qui ont connu une place prépondérante dans l'élaboration de mon projet de recherche-crédation. À la lumière des apports majeurs de l'histoire culturelle, considérée, depuis les années 1960, comme un nouveau champ d'investigation des études sur l'histoire, je me suis penchée sur ces notions à partir de l'idée qu'il existe une *histoire sociale des représentations* liées au chemin de fer. Ce point de départ m'a permis de dresser un portrait historique des bouleversements initiés par la présence du chemin de fer dans la ville nord-américaine et de saisir les différents imaginaires qui lui sont liés. Ces variations discursives à travers le temps guident la structure narrative du scénario de la projection architecturale *À l'aube des restes industriels*.

1.2.1 Le chemin de fer : figure de la conquête du territoire

Le premier acte de la projection illustre la genèse du chemin de fer. À l'aide de photographies d'archives et d'une ambiance sonore inspirée de chacune de ces images, la projection propose de revivre la construction du chemin de fer transcanadien en prenant les

travailleurs comme point de mire. Portraits d'ouvriers, chantiers de construction, machinerie, groupes d'ingénieurs, campements rustiques se succèdent et illustrent les conditions de vie de l'époque. À chaque image photographique correspond un univers sonore particulier. Ce dernier contribue à rendre les images fixes bien vivantes.

L'acte 1 se termine par le passage de l'image fixe au mouvement. À partir d'une séquence vidéo d'archive, on revit le départ du premier train en direction de l'Ouest du pays.

L'acte 1 de la projection architecturale met en scène le chemin de fer comme figure de la conquête du territoire canadien. Cette représentation du chemin de fer, encore bien présente dans l'imaginaire collectif nord-américain, prend ses assises dans le contexte social, politique et économique de la seconde moitié du XIX^e siècle. Le « rêve national canadien » et l'unification du territoire par l'intégration de la Colombie-Britannique dans la Confédération en 1871 se présentent comme le projet politique des plus prometteurs pour les grands investisseurs anglophones tels que William Cornelius Van Horne et Donald Alexander Smith. Il guide pour une grande part la construction du *Canadian Pacific Railway* initiée en 1881.

Des voies ferrées sont posées *d'un océan à l'autre*, sillonnant ainsi l'immensité du territoire, reliant villes et villages, anciennement isolés par de nombreuses et difficiles heures de voyage. Le chemin de fer est alors le moyen technique qui permet de garantir le développement commercial du Canada et de concrétiser le projet politique de colonisation du territoire. Il s'inscrit donc à cette époque comme le symbole du développement économique et de la réussite du projet national transcanadien. Nationalisme et conquête de l'espace figurent ainsi comme deux notions constitutives de la représentation du chemin de fer dans la société nord-américaine du XIX^e siècle.

1.2.2 Le chemin de fer : figure de la modernité

L'acte 2 de la projection se concentre sur l'impact de l'industrie ferroviaire dans la vie quotidienne des résidents de la ville de Montréal. À partir de récits et de courts extraits d'entrevues, on explore le passé de la ville. Ces « anecdotes » traduisent l'importance du

chemin de fer dans le développement économique et territorial de Montréal. Les récits plus cocasses ou intimistes témoignent quant à eux de certains aspects loufoques et surprenants des gares de triage et de la vie en périphérie de la voie ferrée. Enfin, l'ensemble du deuxième acte de la projection met en valeur, à travers l'image, la locomotive à vapeur et l'introduction de la mobilité dans la vie quotidienne.

Cette partie de la projection traduit la représentation du chemin de fer comme figure de la modernité. Par le biais d'images d'archives et de récits, la projection illustre différentes métamorphoses introduites par l'arrivée du chemin de fer. Le projet d'émancipation sociale de la société moderne se traduit par de grands progrès techniques tels que l'électricité, le cinéma ou la locomotive à vapeur qui deviennent les symboles du succès de la modernité dans les champs des sciences naturelles et de la technique. Ces avancées technologiques deviendront rapidement la source de l'introduction de nouvelles normes sociales dans la vie quotidienne de l'époque.

En ce qui a trait aux compagnies ferroviaires, on peut soutenir qu'elles ont joué un rôle prépondérant dans l'uniformisation des villes du pays. Le chemin de fer impose de nouvelles normes, notamment temporelles. Comme l'écrit l'historien Alexander Reford dans son ouvrage intitulé *Au rythme du train 1859-1970* : « Le chemin de fer a imprimé à la vie quotidienne l'empreinte du temps⁹ ». L'imposition des fuseaux horaires pour faciliter l'organisation de la circulation des trains à travers le pays constitue une des transformations majeures introduites par les compagnies ferroviaires dans la vie quotidienne des Canadiens. Alexander Reford ajoute que le train

[...] apportait avec lui progrès et produits. Des villages jusque-là isolés des courants de la vie et de la culture nord-américaine se trouvèrent brusquement englobés dans un vaste réseau de communication et de transport. Les voyages étant plus rapides, le courrier, les commandes de produits, la réception d'équipements, l'acheminement des denrées sur le marché, bref la vie, prirent un rythme nouveau, accéléré¹⁰.

Les voies ferrées tracèrent un grand réseau de communication et introduisirent de nouveaux

⁹ Alexander Reford, *Au rythme du train 1859-1970*, Québec, Les publications du Québec, 2002, p. XI.

¹⁰ *Ibid.*, p. XII

modes d'organisation et de fonctionnement essentiellement orientés par le rendement, l'efficacité et le développement du commerce national. Dans cette perspective, on peut affirmer que le train a grandement participé au projet de modernisation de la société canadienne de la fin du XIX^e siècle.

De plus, soulignons qu'en donnant accès à la mobilité, au déplacement à travers l'ensemble des provinces, le chemin de fer se présente comme une promesse d'accès au monde, à l'extérieur, aux autres. Les gares deviennent le centre névralgique des villes et des villages de l'époque. Ce nouvel espace de socialisation témoigne de l'importance que prennent alors le mouvement et l'accès au territoire dans l'ensemble de l'organisation des rapports sociaux et de la vie économique des communautés.

Enfin, la locomotive à vapeur joue un rôle prépondérant dans la représentation du train comme symbole de la modernité. Alexander Reford affirme en ce sens que

[c]es monstres de fer furent un merveilleux produit du génie du XIX^e siècle, des témoins des tous derniers perfectionnements techniques de leur époque. L'admiration et la passion qu'elles ont inspirées chez tous ceux qui en prenaient soin transparaissent magnifiquement dans les photos des locomotives, wagons et voitures en construction et en réparation, en divers lieux et sous diverses formes¹¹.

En effet, les multiples portraits photographiques témoignent de l'engouement et de la fierté des travailleurs du rail pour la locomotive à vapeur. Ces documents d'archives démontrent la nécessité de figer dans le temps, en tout lieu et en toutes circonstances, la « grandeur » de la locomotive, réussite technique par excellence de la société moderne.

À Montréal, les ateliers du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles et les ateliers Angus accueillent chaque jour des milliers de travailleurs, faisant des compagnies ferroviaires un important moteur de l'économie et du développement industriel de la ville. L'intérêt pour les métiers du rail est grand et la notoriété d'un poste au sein d'une compagnie ferroviaire est extrêmement valorisée. Il s'agit, à l'époque, du domaine de l'avenir. Jusqu'à l'arrivée de l'automobile, le chemin de fer connaît un indéniable « Âge d'or ». Celui-ci marque les esprits : le train évoque, au niveau social, économique, technique et scientifique, la

¹¹ *Ibid.*, p. XVI.

concrétisation du projet d'émancipation soutenue par les grands principes de la modernité.

1.2.3 Le chemin de fer : figure de l'errance

L'acte 3 de la projection propose une lecture poétique des lieux industriels liés aux chemins de fer. À partir d'images fixes et d'images en mouvement, la projection se fait à l'aulne de la thématique de l'errance propre à ces espaces insolites. Grâce à quelques brèves réflexions exprimées par les citoyens, on s'attarde à l'attrait pour ces « parcs informels » et à leur portée poétique insoupçonnée. En y abordant la vie qui s'y déroule et la singularité de ces espaces urbains rythmés par le passage des trains de marchandises et les traverses illicites de piétons, on découvre différents usages de ces espaces et on explore les traces qui font parler la mémoire ferroviaire de la ville de Montréal.

Cette troisième partie de la projection met en lumière la représentation du chemin de fer comme un espace appartenant à l'iconographie de la culture *underground* américaine. À la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, le chemin de fer est un espace traversé par plusieurs vagues de travailleurs nomades communément appelés les *Hobos*. Ces ouvriers vagabonds qui transitent d'une ville à l'autre à la recherche de travail sur les grands chantiers de construction, laissent leurs traces, leurs histoires et marquent l'espace du chemin de fer. Les *Hobos* développèrent dans l'espace ferroviaire une série de symboles, de dessins stylisés et de codes faisant du chemin de fer un lieu de communication. Le mode de vie *hobo* ainsi que les inscriptions qui ornent les périphéries ferroviaires ont ainsi inspiré plusieurs domaines de la culture *underground* de l'époque. Au fil du temps, le chemin de fer fut associé dans la musique et dans la littérature nord-américaine à un espace de liberté, une sorte de refuge pour des modes de vie marginaux.

Le rapprochement du chemin de fer avec la culture *underground* ou « hors norme » américaine trouve aussi ses racines dans le cinéma western du début du XX^e siècle. Dans ces films, le train joue souvent un premier rôle dans les récits qui mettent en scène la conquête de l'Ouest et la représentation de la vie sociale du Far West. Bandits, Cow boys, Hobos, Indiens et Colons gravitent autour de la voie ferrée qui s'institue dans plusieurs œuvres

cinématographiques comme le point névralgique de l'action. Le *Vol du grand rapide*, premier film western associé officiellement à ce titre, réalisé par Edwin S. Porter en 1903, donne à voir un exemple archétypal du chemin de fer comme espace où se joue l'illicite.

On peut ainsi soutenir que le chemin de fer, représenté comme lieu de l'interdit, du hors norme et de l'errance, sculpte l'imaginaire de l'espace ferroviaire nord-américain. Les traces de cet imaginaire occupent encore une place importante dans la société contemporaine. Il suffit de penser à l'attraction qu'exerce toujours cet espace pour les pratiques artistiques non-institutionnalisées comme le graffiti ou le *street art*. L'espace ferroviaire convoque en effet le hors norme, l'interdit, et c'est peut-être pour cette raison qu'il nous convie à une expérience singulière de la ville.

1.2.4 Le chemin de fer : figure des restes industriels

L'acte 4 termine la projection sous la forme d'une vidéo d'art. À partir d'un traitement de l'image basé davantage sur l'enchaînement esthétique que sur une quelconque narrativité, cet acte souhaite offrir une expérience plus abstraite des lieux postindustriels et ferroviaires de Montréal. L'aspect ruinesque de ces espaces est exploité pour créer une composition visuelle originale. Les images de rouille, de rails, de structures d'acier, de silos abandonnés et d'espaces vagues forment un imaginaire singulier qui témoigne de la puissance symbolique et plastique de ce « patrimoine émergeant » lié aux infrastructures industrielles. D'où le titre de cette œuvre artistique.

La dernière partie de la projection évoque la représentation du chemin de fer et de sa périphérie comme un espace-type du phénomène de la désindustrialisation des villes nord-américaines actuelles. Depuis les années 1970, la profusion d'espaces vagues, d'infrastructures en ruines et de bâtiments industriels abandonnés témoignent de métamorphoses et de bouleversements socioéconomiques majeurs et annoncent l'avènement de la ville post industrielle. Plus précisément, ces traces qui caractérisent aujourd'hui le paysage des grands centres urbains en Amérique du Nord attestent des transformations

introduites par la globalisation de l'économie et plus particulièrement, par la délocalisation des industries vers les économies émergentes de l'Asie et du Sud. Le développement d'une économie basée sur les services et l'information explique en grande partie le phénomène de désindustrialisation des villes Nord-Américaines. Les sociétés postindustrielles laissent ainsi percevoir l'importance accrue, dans la vie sociale et culturelle, d'une économie orientée sur la circulation de l'information, le développement des services et la production d'un savoir théorique¹². Ce phénomène socioéconomique s'accompagne aussi du développement exponentiel des technologies de la communication et de l'importance considérable du virtuel dans les rapports sociaux.

Ces mutations initiées par le régime de production et de consommation des économies capitalistes mondialisées trouvent leur expression dans l'espace urbain de la ville de Montréal. Il suffit de penser à la Tour d'aiguillage Wellington, à la Malterie de la Canada Malting, au Silo à grains no 5 et aux anciennes manufactures qui longent les voies ferrées, pour constater la transformation du paysage industriel au cours des quatre dernières décennies. Dans ce contexte, l'espace ferroviaire agit comme une artère qui relie et sillonne ces infrastructures désuètes, traces de l'histoire et du passé industriel de Montréal. On peut ainsi conclure que l'imaginaire ferroviaire convoque, dans le contexte des sociétés contemporaines, l'univers sémantique de la ruine, de l'obsolescence et de la désuétude. Ces restes industriels trouvent l'expression de leur qualité esthétique dans plusieurs domaines en art contemporain : photographie, film d'art, graffiti, peinture. Ils font aussi l'objet de plusieurs types de projets de réappropriation sociale et communautaire : centre culturel, jardins, espace d'exposition, promenade. L'engouement grandissant des collectivités pour ces lieux désuets et l'attrait qu'ils suscitent laissent entrevoir l'émergence d'un patrimoine industriel spécifique aux sociétés d'Amérique du Nord. La figure de l'obsolescence s'ajoute ainsi aux différents types de représentation associée à l'espace du chemin de fer.

La conquête du territoire, la modernité, l'errance et les ruines industrielles sont des figures qui participent à forger les représentations du chemin de fer dans la culture nord-

¹² Voir Daniel Bell, *Vers une société post-industrielle*, Trad. de l'anglais par Pierre Andler, Paris, Robert Laffont, 1974.

américaine. Ces figures permettent de préciser les constituantes sociales, culturelles, économiques et politiques qui ont popularisé les diverses représentations du chemin de fer dans l'histoire. Comme le souligne Pascal Ory dans son ouvrage intitulé *L'histoire culturelle*, « La prise en considération de la polysémie des objets étudiés conduit à ouvrir leur interprétation à leurs diverses appartenances¹³ ». Cette perspective met en lumière la richesse de l'objet abordé dans ce travail de recherche-création. Elle permet d'établir l'idée selon laquelle l'espace du chemin de fer trouve sa singularité par la multiplicité de ces représentations à travers le temps. Cette pluralité discursive et symbolique témoigne de la richesse culturelle du lieu et de la richesse mémorielle qu'il traduit. En créant une mosaïque de paroles, de visions et d'expériences qui convoquent différentes représentations du chemin de fer, *   l'aube des restes industriels* rend compte de ce foisonnement discursif propre à l'espace du chemin de fer en Amérique du Nord.

¹³ Pascal Ory, *L'histoire culturelle*, Paris, Presses universitaires de France, 2004, p. 27.

1.3 La mémoire dans la ville contemporaine

La mémoire est une notion plurielle et mouvante. Elle inclut une part de flou qui explique peut-être la difficulté qu'ont les sciences humaines à lui octroyer une définition fixe et précise. En linguistique et en psychologie, la mémoire concerne surtout la capacité biologique de l'être à restituer le passé. Mais cette approche qui s'intéresse essentiellement à l'activité interne de la mémoire chez l'individu, écarte ce qui retient mon attention dans ce travail, c'est-à-dire la mémoire comme discours collectif et social. Cette conception, plus holistique, conserve toutefois une note d'ambiguïté, de pluralité et d'hétérogénéité, puisqu'elle engage les notions de discours, de conscience, d'expérience, de sens et d'histoire. Elle inclut aussi la notion d'espace qui nous interpelle particulièrement dans cette étude sur le chemin de fer. Maurice Halbwachs, premier théoricien et sociologue à écrire un ouvrage sur la notion de mémoire collective souligne d'ailleurs que l'espace agit comme lieu d'inscription de la mémoire collective :

[...] il n'est point de mémoire collective qui ne se déroule dans un cadre spatial. Or, l'espace est une réalité qui dure : nos impressions se chassent l'une l'autre, rien ne demeure dans notre esprit, et l'on ne comprendrait pas que nous puissions ressaisir le passé s'il ne se conservait pas en effet par le milieu matériel qui nous entoure. C'est sur l'espace, sur notre espace, - celui que nous occupons, où nous repassons souvent, où nous avons toujours accès, et qu'en tout cas notre imagination ou notre pensée est à chaque moment capable de reconstruire - qu'il faut tourner notre attention ; c'est sur lui que notre pensée doit se fixer, pour que reparaisse telle ou telle catégorie de souvenirs¹⁴.

Si cette façon de concevoir la mémoire collective met l'accent sur son empreinte dans le milieu, elle nous amène aussi à percevoir la dimension discursive qui se joue dans l'acte de représentation du passé. Le récit ne s'institue-t-il pas en effet comme le moyen par lequel l'être attribue à l'expérience passée un sens, une ou plusieurs significations ? L'acte de raconter ne permet-il pas au passé de s'actualiser dans le présent et d'être reconnu par les autres comme significatif¹⁵ ? La mémoire collective constitue en ce sens un acte identitaire. Lorsque le récit ou la représentation du passé est reconnue comme une composante

¹⁴ Maurice Halbwachs, *La mémoire collective*, Paris, Presses universitaires de France, 1950, p.108.

¹⁵ Voir Paul Ricoeur, *Temps et récit*, T.1, Paris, Éditions du Seuil, 1983.

significative de l'expérience commune, c'est qu'il définit les traits de l'appartenance d'un groupe à des repères collectifs, convenus et partagés. Cette dimension identitaire de la mémoire est d'ailleurs l'objet des réflexions menées par Régine Robin dans son ouvrage *La mémoire saturée*. Comme elle le soulève, le caractère identitaire de la mémoire se manifeste par la façon dont les sociétés se représentent dans le temps et comment elles se projettent dans l'avenir. Elle précise aussi que ces représentations peuvent être l'objet de certaines modifications, de remplacements, d'inventions ou même d'une éradication de la mémoire collective. Il s'agit de phénomènes de *dé-mémoire*, écrit la sociologue¹⁶. Une telle conscience des interstices de la mémoire collective permet d'en concevoir l'aspect fragmentaire, éclaté, morcelé et partiel sous lequel elle se présente. Une telle conception qui fait intervenir l'idée de l'oubli, nous permet de questionner les enjeux identitaires liés à la notion de mémoire.

La dimension identitaire de la mémoire collective, s'avère une piste de réflexion centrale dans la conceptualisation de mon projet de projection architecturale. Une des intentions premières qui porte *À l'aube des restes industriels* est de questionner la mémoire collective dans la société contemporaine et plus précisément, celle qui, latente, imprègne les rues de la ville de Montréal. En explorant les imaginaires du chemin de fer et la perception des lieux industriels qui lui sont associés, j'initie une expérience de la mémoire à partir de la représentation de ses différents usages.

1.3.1 La mémoire dans l'espace

Les espaces vacants, les anciennes gares de triage, les quais recouverts de terre, les segments de rails qui percent l'asphalte noire dans les rues, les gares abandonnées ; ces éléments se présentent dans la ville comme des traces du passé industriel et ferroviaire de Montréal. Ces fragments d'histoire tissent avec le temps un rapport singulier. Les traces sont les empreintes dans l'espace, du passage de l'être, de ses pratiques, à partir desquelles on peut interpréter le passé. Comme l'écrit Régine Robin dans *Suture*, « Chaque rue pourrait ainsi connaître ses propres "décollage", sa poésie de la ruine, des friches, des murs se faisant

¹⁶ Voir Régine Robin, *La mémoire saturée*, Paris, Éditions Stock, 2003.

et se défaisant, de ce qui disparaît et réapparaît subrepticement, de ce qui surnage¹⁷ ». Suivant ces propos, les traces sont ce qui résiste au passage du temps et ce qui empreint le présent du passé. Elles prennent corps dans le passé, mais ne se présentent comme trace que lorsqu'elles sont comprises ou vues comme telles, dans le présent. La trace convoque ainsi diverses temporalités qui la rendent fascinante, et lui donnent son caractère poétique. Les traces sont partielles « [...] mettent en branle notre intellect. Il faut les interpréter, imaginer la part immense de l'absence¹⁸ ». Les traces peuvent ainsi se comprendre comme les marques d'une absence. Une piste pour interpréter la disparition d'un passé. La trace déploie, pour ainsi dire, des chemins d'exploration et de représentation sur *l'avant*. C'est d'ailleurs cette particularité de la trace qui laisse place à l'imagination, que j'ai souhaité convoquer dans l'élaboration de la scénographie urbaine de la projection architecturale *À l'aube des restes industriels*.

L'emplacement choisi pour le visionnement de la projection sur l'entrepôt Van Horne est baptisé *Le Parc des crépuscules*. Cet espace vague, qui longe le chemin de fer est réservé pour l'usage commercial, et il est actuellement sous l'égide de la responsabilité de la ville de Montréal. Investie par l'artiste Glen Le Mesurier depuis plus de 5 ans, le parc qui fait désormais partie des guides touristiques, intègre plus d'une quinzaine de sculptures constituées d'anciens morceaux de trains. Ces fragments de la mécanique ferroviaire jouent dans cet espace aux abords de la voie ferrée, le rôle de trace. Ces sculptures attisent le passé dans l'imagination du passant.

Le choix de la façade ouest pour projeter les images est entre autre porté par l'idée d'investir le Parc des crépuscules. Les images projetées, le son et la présence des sculptures dans l'espace de visionnement constituent un ensemble scénique approprié pour plonger le spectateur dans les sillons de la mémoire ferroviaire.

La dimension mémorielle de la trace s'est particulièrement manifestée lors de la venue de Michel Drolet le soir de la projection. Ancien mécanicien du *Canadian National*, Michel Drolet est l'un des travailleurs interviewés au cours de l'hiver en vue de la création

¹⁷ Régine Robin, *Sutures Berlin 2000 - 2003*, Montréal, Éditions Les 400 coups, 2003.

¹⁸ Pierre Sansot, *Les pierres songent à nous*, Saint-Clément de Rivière : Fata Morgana, 1995, p. 48.

sonore de la projection. Lors de son arrivée sur le site de visionnement, spontanément Michel s'est mis à commenter les sculptures en prenant soin d'expliquer la fonction de chacune des pièces et en expliquant les noms anglais données aux divers morceaux de métal. Il démontrait ainsi de manière exemplaire la capacité des traces à faire surgir le passé et à déployer l'histoire. Par le récit, la mémoire s'est déployée dans l'espace.

1.3.2 Le non-lieux dans la ville

Trace, mémoire, identité, imaginaire : comme nous l'avons vu précédemment, ces notions se greffent à l'étude de l'espace. Le temps, que nous avons partiellement effleuré jusqu'à maintenant, tient aussi une place de premier plan dans ce travail. Dans son ouvrage *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, l'ethnologue Marc Augé, propose une piste d'analyse de l'espace à partir des traits typiques de la surmodernité. La notion de *non-lieux* qu'il présente permet de questionner l'état des lieux de mémoire dans la ville contemporaine.

Selon Marc Augé, la surmodernité se caractérise par la profusion inédite d'espaces de passage, strictement transitoire, au sein desquels l'activité première dissout toute forme d'échange, de rencontre ou de rapports sociaux. Ces *non-lieux*, surtout impersonnels, sont conçus avant tout pour être efficaces et fonctionnels. Ils témoignent de l'importance que prend l'individualité dans l'organisation de la vie sociale. Ces non-lieux mettent aussi en lumière les visées opérationnelles et organisationnelles qui régissent désormais plusieurs domaines de l'activité sociale dans les sociétés contemporaines. Dans ce contexte, l'éphémère prend une place prépondérante au sein des pratiques sociales. Il structure les rapports sociaux et influence notre façon de percevoir et d'appréhender les espaces collectifs et mémoriels d'une ville. Marc Augé affirme que « Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu¹⁹ ». Ces espaces associés par exemple aux méga-supermarchés, aux autoroutes et leurs périphéries, aux aéroports, aux

¹⁹ Marc Augé, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Lonrail, Éditions du Seuil, 1992, p. 100.

voies ferroviaires, aux parcs d'amusements, aux centres commerciaux se distinguent donc des *lieux anthropologiques*, « lieu du sens inscrit et symbolisé²⁰ ». Le *non-lieu* se comprend donc, dans le contexte de la surmodernité, comme un espace qui renvoie l'individu à lui-même, à une hyperconscience de son individualité et où l'expérience et les référents collectifs sont dissous dans un décor générique. L'expérience accrue et successive de la solitude, le règne de l'anonymat et la surabondance d'indications formelles, de textes prescriptifs, de modes d'emploi pour transiter d'un endroit à l'autre, participent à une certaine forme d'abstraction de l'espace concret.

Si les écrits de Marc Augé nous permettent de cibler les enjeux liés à la mémoire et à l'identité collective dans la surmodernité, la notion de *non-lieu* permet également de discuter du statut de l'espace choisi pour la projection architecturale. Situé aux abords d'une intersection routière bien passante, le site de visionnement et les pourtours de l'entrepôt Van Horne semblent à première vue inanimés, transitoires, pratiques, sans réel intérêt pour le passant. En occupant l'espace avec *À l'aube des restes industriels*, je confronte cette façon d'appréhender l'espace. En ouvrant l'espace à de nouvelles interprétations, à une lecture inhabituelle du paysage, je souligne la vie, l'histoire, la mémoire du lieu qui, dans des circonstances ordinaires, tendent à être évacuées.

Toutes ces considérations participent à ancrer ma démarche artistique dans ce qui touche le patrimoine industriel et l'urbanisme dans la ville contemporaine. Poussée par le désir de confronter nos perceptions de ces espaces, l'installation invite à revoir notre rapport aux lieux commémoratifs et à revoir la notion de monument dans la ville post industrielle.

1.3.3 Les enjeux du patrimoine industriel

Les questions que nous venons de soulever conduisent à greffer à notre réflexion la notion de patrimoine industriel ainsi que les enjeux qu'ils soulèvent pour les villes actuelles. D'après l'Association Québécoise pour le Patrimoine Industriel, le patrimoine industriel

²⁰ *Ibid.*, p. 104.

comprend « [...] un ensemble de biens matériels et immatériels qui font partie de l'histoire des industries, des entreprises et du monde du travail²¹ ». Il inclut l'histoire des travailleurs, des quartiers ouvriers, des anciennes usines, industries ou manufactures, des bâtiments, des outils, etc. Il nous informe des transformations économiques majeures et de leurs impacts sur l'humain, la technique, le marché, les conditions de travail et sur la société en général.

Encore perçu comme marginal dans certains domaines, le patrimoine industriel constitue pourtant une clé pour défendre certains bâtiments menacés par la démolition, l'intégration au marché du condominium ou à la conversion commerciale. L'entrepôt Van Horne, qui sert de surface de projection dans mon projet, n'échappe pas à ces enjeux. Suite à des consultations publiques en 2013, qui laissent entrevoir des projets de développement d'unités commerciales et des modifications majeures de la façade du bâtiment, l'organisme Héritage Montréal est intervenu pour signifier la valeur architecturale de l'entrepôt et en souligner le caractère emblématique dans le quartier du Mile End. Pour donner suite à ses avertissements, en janvier 2014, Héritage Montréal a joint l'entrepôt Van Horne à la liste des dix sites emblématiques menacés du patrimoine montréalais.

Le patrimoine industriel semble ainsi devoir encore négocier sa place dans la communauté. Face à l'engouement général pour les standards architecturaux de la gentrification des quartiers, l'esthétique délabrée ou ruinesque des bâtiments industriels rend certaines personnes moins enclines à conserver ces traces du passé par des mesures administratives et légales. Pourtant, protéger les bâtiments industriels, c'est avant tout reconnaître comme valeur collective l'histoire ouvrière et les différentes formes d'organisation du travail. Comme le souligne l'Association pour le patrimoine industriel (AQPI), « [...] la mise en valeur de ce patrimoine demeure essentielle à la compréhension du Québec moderne en contribuant à la fois à la diversité des attraits touristiques et des sujets d'étude²² ». Le projet *À l'aube des restes industriels* intervient sur ces enjeux qui entourent

²¹ Nicole Dorion, *Découvrir le patrimoine industriel : guide d'introduction et d'intervention*, Montréal, AQPI, 2002, p.4.

²² Association pour le patrimoine industriel, « Définition du patrimoine industriel », Le site de l'association québécoise pour le patrimoine industriel, 2011, en ligne, <http://www.aqpi.qc.ca/patrimoine.html>, consulté le 25 mai 2014.

le patrimoine industriel émergent. En illuminant l'imposante structure de l'avenue Van Horne, je veux que l'on puisse mesurer sa valeur historique et son architecture unique pour Montréal.

Par contre, je souhaite tout de même maintenir une posture critique face à la fascination nostalgique de la société actuelle pour le passé. Daniel Vander Gucht affirme que nous souffrons d'un « *syndrome patrimonial* » qui tend à faire du passé un objet de vérité et d'authenticité, un attrait qui s'apparente à celui qui se joue dans le rapport qu'entretient le touriste avec le lointain ou l'ailleurs. Selon Vander Gucht, le syndrome patrimonial, se comprend par

[...] cette propension de l'homme moderne – cet *homo touristicus* – à devenir le touriste de sa propre culture, le visiteur de sa propre mémoire, le spectateur de sa propre existence [et] plus loin encore dans le monde fantasmé de ses origines²³.

La nostalgie du passé, l'idéalisation de l'avant, le culte de l'histoire, l'élan pour la patrimonialisation de l'espace, exprime pour le sociologue, une peur grandissante et obsessionnelle de l'oubli. Ce syndrome collectif participe à l'esthétisation des traces du passé de manière confondue, qu'il soit souvenir, vécu singulier, témoignage anodin ou anecdote.

La sensibilité contemporaine, pleinement esthétique, se caractérise par la nostalgie d'une histoire exotique fantasmée, qui est le pendant temporel de l'appel touristique au dépaysement ou encore de l'obsession généalogique et de l'assignation identitaire²⁴.

La tendance symptomatique des sociétés postmodernes vers la glorification du passé, se perçoit concrètement par l'importance donnée aux marques du passé dans le présent au détriment de l'histoire qui elle, nous convie davantage au récit, à un processus réflexif et collectif qui nous permet de se distancier du temps passé²⁵. Le *syndrome patrimonial* qui s'apparente aux théories du présentisme met donc en lumière le rapport consumériste et spectaculaire que nous entretenons avec le passé. Un rapport à l'histoire qui s'intéresse

²³ Daniel Vander Gucht, « Le syndrome patrimonial et la société commémorative », dans *Esse arts + opinions* 67, Numéro spécial 25e anniversaire, 2009, p. 40-43.

²⁴ *Idem*.

²⁵ Voir François Hartog, *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Paris, Points, 2012.

davantage à la mise en scène des marques laissées par le temps que par le sens qu'elles traduisent réellement.

En tenant compte de cette analyse sociologique critique, je me suis questionnée sur le potentiel de la projection architecturale pour mettre en lumière le patrimoine industriel de Montréal. En tentant d'esquiver tout sentiment de nostalgie exacerbée et en adoptant une structure narrative qui profile l'avant mais aussi le devenir du chemin de fer, et en abordant diverses formes de réappropriation de l'espace ferroviaire, j'ai tenté de me distancier de cette tendance à faire du passé un lieu d'exotisme. En conservant une note poétique pour chacune des temporalités explorées, j'ai surtout essayé de susciter une réflexion sur l'imaginaire ferroviaire dans la culture nord-américaine.

Quant à l'aspect spectaculaire de la projection architecturale, il m'apparaît toujours ambigu, difficile à fixer. J'ai voulu y répondre en proposant une projection architecturale documentaire, qui permet de soulever selon moi bien des enjeux sur la façon dont elle conquiert l'espace dans la ville. Entre pur divertissement, trompe l'œil et art public, c'est peut-être au niveau du contenu que se joue le statut de la projection architecturale. L'aspect documentaire défendu dans le projet *À l'aube des restes industriels* vise précisément à expérimenter les possibilités offertes par le médium, ses limites et ses contradictions. Ses différents visages me laissent aujourd'hui convaincue de son potentiel esthétique et de sa capacité à susciter émotions, émerveillements et curiosités historiques. C'est donc par le contenu et le déploiement d'une parole soucieuse du passé, que l'on peut peut-être esquiver la tentation du spectaculaire dans le domaine de la projection architecturale.

1.4 Pour une poétique de l'espace

La poétique de l'espace est une matière première de *À l'aube des restes industriels*. Élément de premier plan dans l'ensemble de ma démarche théorique et artistique, l'œuvre de Gaston Bachelard, donne consistance à l'hypothèse sur la poétique des restes industriels par l'imaginaire qu'il développe ainsi que par la notion de poésie de l'espace. Gaston Bachelard énonce que l'attrait pour les *espaces louangés* tient de l'imagination qui s'en empare, des

images suscitées. Certains lieux se distinguent, par cette faculté qu'ils ont de convoquer le rêve, le mythe, l'irréel et de laisser place à la poésie.

L'espace saisi par l'imagination ne peut rester l'espace indifférent livré à la mesure et à la réflexion du géomètre. Il est vécu. Il est vécu, non pas dans sa positivité, mais avec toutes les partialités de l'imagination²⁶.

C'est que la poésie d'un espace se mesure par sa qualité à sortir l'être de ses automatismes, de ses habitudes. L'espace tracé par le chemin de fer dans la ville correspond, selon moi, à ces lieux, détenteurs de jeux poétiques, d'imaginaires. Le chemin de fer trouve certainement sa singularité par le fait qu'il génère dans la conscience d'une majorité, des souvenirs, des histoires, des images qui font du lieu, une sorte d'espace conquis par l'intime, le sensible et la fabulation.

Cet attrait pour le chemin de fer qui se manifeste dans plusieurs domaines de la culture depuis qu'il a fait son apparition, tient peut-être de l'ampleur, de la variété et de la force des images poétiques qu'il suscite. *À l'aube des restes industriels* se nourrit de cette intuition. Les images et les récits choisis pour constituer la projection évoquent tour à tour une vision du chemin de fer qui joue sur le sensible, sur les étendues multiples de l'imagination qu'il convoque.

L'hypothèse sur la poétique du chemin de fer s'appuie aussi sur l'idée de cette interaction entre l'être et la ville par laquelle l'un et l'autre se disent, se dévoilent. Comme explique Pierre Sansot dans son ouvrage *Poétique de la ville*, « c'est la ville qui crée l'homme, ou du moins qui « le modifie », pour être elle-même et se dire par lui, pour exercer en lui sa puissance poétique²⁷ ». La scénographie urbaine déployée pour *À l'aube des restes industriels*, souhaite précisément explorer cette dialectique. En dirigeant l'attention sur les structures existantes, l'image, la lumière, le son, dévoilent aux regards les formes et les aspects singuliers du lieu choisi. Grâce aux moyens techniques employés, notre attention est saisie par ce que ces structures urbaines communiquent par leur caractère. Ce moment de

²⁶ Gaston Bachelard, *La poétique de l'espace*, Paris, Presses universitaires de France, Quadrige, 2010, p. 17.

²⁷ Pierre Sansot, *Poétique de la ville*, Paris, Éditions Payot et Rivages, 2004, p.14.

rencontre et de dialogue avec l'espace laisse ainsi apparaître le rapport par lequel l'être et la ville se forgent et se racontent mutuellement.

Enfin, dans ma démarche, la poétique de l'espace s'inspire aussi d'une intuition sur l'attrait des ruines industrielles dans la ville contemporaine. Abordée du point de vue de l'expérience insolite que suscite la présence de la désuétude industrielle dans le paysage urbain, je m'intéresse à la dimension esthétique des restes industriels et de leur obsolescence.

L'esthétique ruinesque des infrastructures industrielles génère en effet une attraction magnétique. La poésie des espaces abandonnés tient de l'expérience temporelle qu'ils suscitent lorsqu'ils sont mis en images. J'ai ainsi voulu créer une expérience esthétique de l'espace, où le poétique prend place par l'image en mouvement, qui affecte la perception et la conscience du temps. En rassemblant différents espaces temporels au sein d'une même œuvre audio-visuelle, j'ai cherché à révéler la consistance esthétique et attrayante des restes industriels, le son, la texture des images d'archives, les récits associés à différentes époques étant des éléments choisis pour consolider cette impression de présence du passé, de proximité du lointain. Comme le dirait André Habib, la sensation d'un « [...] *temps propre*, suffisamment distant du mien, qui me fait entrer "dans le temps lui-même" »²⁸. Il ajoute :

la ruine telle qu'elle s'incarne au cinéma, que ce soit comme décombres de guerre ou vestiges antiques, chantier désaffecté ou lambeau de pellicule rescapé, ne fait que matérialiser et exacerber ce lien mélancolique, quasi ontologique, qui m'attache au temps et à la mémoire du cinéma (c'est-à-dire, comme dirait Daney, à «la promesse d'un monde») : présence d'une absence, insaisissable trop tard, toujours-déjà passé, en train de disparaître²⁹.

À l'aube des restes industriels tente donc de donner corps à cette ambiguïté temporelle et à cette esthétique envoûtante des ruines urbaines. L'agencement de la matière (l'entrepôt Van Horne), de l'espace (le Parc des crépuscules) et de l'expérience cinématographique (l'image projetée) ont créé cet instant d'arrêt : saisi par le passé, le présent et le devenir de l'espace qui nous entoure. Ce rapport tissé entre le monde réel et la profondeur esthétique de l'image des infrastructures postindustrielles trace des pistes de lecture de la ville inhabituelles.

²⁸ André Habib, *L'attrait de la ruine*, Liège, Éditions Yellow now, 2011, p. 8.

²⁹ *Ibid.*, p. 9.

L'incarnation de l'aspect ruinesque du chemin de fer, au niveau visuel, et la mise en perspective de l'espace par la lumière, l'image et le son, créent une expérience singulière du temps, du passé et de la mémoire qui incite à la rêverie.

CHAPITRE II

SOURCES DE L'ŒUVRE ET MODÈLES D'INSPIRATION

Superposition des messages, des temps, des lieux, dans l'indifférence des passants ou dans un instantané surpris par un poète, un photographe ou simplement un passant qui laisse son regard s'attarder sur un mur gris³⁰.

Pour justifier la pertinence culturelle de ce travail de recherche-création sur l'attrait et l'usage des restes industriels liés aux structures ferroviaires, les quatre initiatives abordées ci-dessous présentent des projets originaux et créatifs qui mettent en jeu la réappropriation des espaces urbains délaissés. Certaines des initiatives s'intéressent avant tout à l'aspect poétique de l'espace, d'autres plutôt à la manifestation de la trace dans le tissu urbain. Ces groupes d'intervention ou ces projets communautaires sont des modèles d'inspiration pour *   l'aube des restes industriels*. Ils ancrent ce travail de recherche-création dans les problématiques réelles et concrètes que connaît l'urbanisme et illustrent comment l'art peut déjouer nos perceptions et intervenir sur le devenir des lieux industriels.

2.1 Les initiatives du groupe SYN – Atelier d'exploration urbaine

Les ateliers d'exploration urbaine menés par le groupe SYN    Montréal et à Québec s'inscrivent dans une réflexion générale sur le statut de la spatialité dans les sociétés contemporaines. Ils questionnent les rapports entre l'environnement et les citoyens et s'intéressent tout particulièrement aux zones d'indétermination, à leurs différents usages.

³⁰ Régine Robin, *op. cit.*

Initiés par l'architecte Luc Lévesque et par l'artiste Jean-François Prost au début des années 2000, les travaux et les expérimentations du collectif souhaitent susciter des expériences nouvelles des lieux sous-utilisés de la ville. Le projet *Hypothèses d'amarrages* mis sur pied en 2001 rend compte du potentiel de certains lieux insolites de la ville à se métamorphoser en espace de rencontre, d'arrêt ou de halte. À l'aide de dispositifs d'infiltrations, comme par exemple l'installation de tables à pique-nique ou de sofas dans des lieux peu conventionnels, le groupe propose de renverser le rapport à l'espace. Par le biais de ce type d'intervention, le collectif donne l'occasion d'occuper de manière ludique des paysages urbains insolites et ainsi, générer de nouvelles formes d'interaction avec la ville.

Hypothèses d'amarrages et *hypothèses d'insertions* du groupe SYN recourent les intentions mises de l'avant dans le projet *À l'aube des restes industriels*. Leurs explorations m'ont inspirée puisqu'elles s'intéressent à la création d'une lecture nouvelle des friches industrielles et à dévoiler l'ambiguïté du statut des espaces vagues dans la ville. Comme l'écrit Luc Lévesque à propos des friches industrielles :

[à] Montréal, les imposantes bandes de terrains qui longent les emprises ferroviaires traversant la ville constituent un exemple typique de ce genre d'espace. Ces grandes étendues de friches urbaines adoucies par le foisonnement végétal en viennent à constituer de véritables « parcs informels » pour les populations avoisinantes. On peut dire, en ce sens, que cette modalité du terrain vague est l'objet d'une réappropriation collective relativement forte. Elle devient en cela une valeur positive dans le paysage quotidien des riverains, réintégrant pratiquement un certain idéal pittoresque³¹.

Les interventions et les écrits du groupe SYN contribuent à nourrir une réflexion sur le statut et le potentiel poétique de l'espace aménagé par le chemin de fer dans la ville de Montréal. Leurs explorations urbaines correspondent aux visées du projet *À l'aube des restes industriels* : créer un moment d'intervention, de création et de réflexion sur notre façon d'habiter et de percevoir l'espace.

³¹ Luc Lévesque, « Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues : pour une gestion créatrice du mobilier urbain », Paris, Les Annales de la recherche urbaine, no 85, 1999, p. 50.

2.2 Le High Line de Manhattan

En ce qui a trait au projet de réaménagement de l'ancienne voie ferrée du High Line de New-York, il s'agit d'une initiative communautaire faisant également écho aux intuitions qui guident cette recherche sur la spécificité du chemin de fer dans le paysage de la ville nord-américaine. En effet, le projet témoigne d'un intérêt particulier donné à la présence qu'offre le chemin de fer dans l'environnement urbain et à notre rapport au passé industriel.

À ce jour, le High Line est une référence mondiale dans le domaine des projets de réaménagement et de réappropriation de l'espace ferroviaire déserté par les trains de marchandises. Il est un parc public édifié sur une ancienne voie ferrée suspendue à trente pieds au-dessus du sol. Situé dans le Meatpacking district à Manhattan, le High Line surplombe la ville et occupe cet espace désaffecté de la West Side Line. Inaugurée en 2009, la promenade comprend à ce jour trois sections aménagées qui longent l'Hudson River.

Construite en 1930, l'importante ligne ferroviaire approvisionnait à l'époque les manufactures et les entrepôts du quartier. Cependant, la West Side Line n'a pas échappé aux difficultés en lien avec l'arrivée de l'automobile dans les années 1960. Peu à peu désertée par les convois et les locomotives, la voie ferrée aérienne s'est vue envahie par la nature qui a progressivement recouvert l'infrastructure abandonnée. Lorsque la structure fût menacée par la démolition dans les années 1980, les citoyens se sont mobilisés et ont créé l'association Les Amis de la High Line. Ils ont donc milité activement pour une réappropriation citoyenne de la voie ferrée, proposant dans un même souffle d'en faire un espace public récréatif et créatif.

Les architectes et les designers impliqués dans ce projet ont cherché à conserver un équilibre entre la mise en valeur des traces laissées par le chemin de fer et la création d'un espace vert pour la promenade des piétons du quartier. On dit du High Line qu'il est un espace bucolique qui offre des vues surprenantes et nouvelles sur la ville de Manhattan. On

dit aussi qu'il est un de ces lieux qui offre un point de vue unique sur la vie urbaine et sur le passé industriel du quartier. Contrairement aux grandes avenues, le High Line dévoile l'animation de la ruelle, des espaces insoupçonnés, des perspectives nouvelles sur les infrastructures d'autrefois. Les anciens rails convoquent ainsi à l'exploration du passé et à la découverte du présent.

Le projet de réaménagement du High Line témoigne de la présence esthétisante du chemin de fer dans le paysage urbain et de l'attrait qu'il suscite dans la ville contemporaine. Il est un exemple concret de l'usage des friches industrielles laissées par le chemin de fer. Il est, tout comme *À l'aube des restes industriels*, un acte de réappropriation des zones informelles associées à l'univers ferroviaire. C'est pourquoi le High Line représente un modèle d'inspiration de premier ordre dans le processus de recherche et de création du projet de projection architecturale sur l'entrepôt Van Horne.

2.3 Géopoétique de l'espace : le projet *GARES* et le projet *En Train-Projections itinérantes*

Le projet *Gares* et le projet *En train-Projections itinérantes* sont des ateliers nomades mis sur pied par La Traversée, un groupe de recherche-crédation du département de littérature à l'Université du Québec à Montréal. Créé en 2004, il rassemble professeurs et chercheurs de Québec, de Sherbrooke et de Montréal. Le collectif concentre ses travaux et ses expérimentations autour de la géopoétique de l'espace. Selon la perspective du groupe de recherche, celle-ci représente un champ d'étude en soi. L'approche du groupe s'intéresse surtout à l'exploration de l'espace et s'appuie sur le rapport sensible qui nous lie à l'environnement. La création, la philosophie et l'observation sont les outils privilégiés par les chercheurs pour mettre en lumière les dimensions sensibles, intellectuelles et expressives au fondement la culture. Celles-ci témoignent, selon La Traversée, du rapport ontologique que nous entretenons avec l'espace.

En 2011, le groupe de recherche a mis sur pied le projet *GARES*. À l'aide de l'écriture, de la photographie, de paroles et d'enregistrements d'ambiances, les chercheurs

ont créé une carte virtuelle et tissé un portrait original des gares de banlieues de l'île de Montréal. On y retrouve des extraits textuels inspirés des moments de déambulation :

Le réseau des gares de l'île de Montréal ne correspond plus à l'imaginaire ferroviaire hérité des siècles passés, où ce moyen de transport a longtemps été associé à la conquête et à la maîtrise du territoire. Les gares contemporaines sont fonctionnelles, anonymes, et leur architecture est standardisée, pour ne pas dire ingrate. Tout y est axé sur la fluidité et la rapidité, ce qui favorise peut-être le va-et-vient des usagers aux heures de grande affluence, mais aussi l'ennui et l'inconfort en période d'accalmie³².

Ainsi, l'internaute découvre les réseaux ferroviaires et les gares de la périphérie urbaine via des fragments de récits, de pensées, de dessins et de bandes sonores. Ces tableaux géopoétiques visent « [...] par de multiples effets de résonance ou de dissonance, une expérience singulière, voire déroutante, des gares montréalaises³³ ». *GARES* souhaitait ainsi documenter ce qui caractérise le rapport à ce lieu de passage. Il s'agissait d'une occasion provoquée de réfléchir et de dévoiler la spécificité de ces espaces transitoires tout en expérimentant, par la création, la réappropriation de ces lieux.

En janvier 2011, le groupe de chercheurs met sur pied un atelier intitulé *En train – projections itinérantes*. Le projet consiste à prendre le train et à découvrir les lieux peu convoités que dévoile la ligne ferroviaire entre Montréal et Senneterre. À partir du point de vue spécifique qu'offre le train, le groupe entreprend l'exploration des divers espaces qui défilent et longent la voie ferrée. « Le but du voyage est de faire du déplacement en soi un lieu de rencontre(s). Nous ne partons pas vers un lieu précis, mais plutôt à la jonction de lieux multiples [...] »³⁴. L'arrêt pour deux nuits au village de Clova sera l'occasion de plusieurs activités : atelier de déambulation sur les rails, atelier de réflexions sur les paysages et l'imaginaire ferroviaire, échanges et discussions autour de ces thématiques.

³² Benoit Bordeleau, « Publication du projet GARES dans la revue bleuOrange », *Le site de La Traversée. Atelier québécois de géopoétique*, 2012, en ligne, <<http://latraversee.uqam.ca/billet/publication-du-projet-gares-dans-la-revue-bleuorange>>, consulté le 11 juin 2014.

³³ *Idem*.

³⁴ La Traversée, « En train – projections itinérantes: atelier nomade du 21 au 23 janvier 2011 », *Le site de La Traversée. Atelier québécois de géopoétique*, 2011, en ligne, <<http://latraversee.uqam.ca/atelier/en-train-projections-itin-rantes-atelier-nomade-du-21-au-23-janvier-2011>>, consulté le 11 juin 2014.

Les ateliers nomades mis de l'avant par La Traversée recourent, au niveau de la méthode et de la perspective de recherche, les visées du projet *À l'aube de restes industriels*. En réunissant anthropologues, urbanistes, géographes, artistes multimédia et littéraires, le groupe de recherche privilégie l'interdisciplinarité pour aborder et penser la géopoétique de l'espace.

De même, lors de l'élaboration de mon projet, j'avais cette ambition de mettre sur pied une œuvre qui expérimente plusieurs dimensions de l'espace ferroviaire : esthétique, historique, poétique et urbanistique. J'avais le souci de travailler sur une création qui pouvait mobiliser plusieurs champs de recherche et ainsi faire de la création, l'objet d'une exploration sociologique sur le devenir des espaces industriels dans la ville contemporaine. Par ailleurs, l'approche mise de l'avant par les ateliers nomades privilégie le travail sur le terrain, l'expérience concrète de l'espace. Leur approche donne une importance particulière à la découverte de l'environnement, au nomadisme, à l'errance dans des environnements variés, peu connus, oubliés. Cette méthode qui engage le chercheur à sillonner le territoire fait écho aux moments de déambulations et d'explorations que j'ai effectués sur les voies ferrées de Montréal au cours des quatre dernières années. À l'image des carnets de navigations du groupe La Traversée, j'ai tenu plusieurs cahiers de notes faisant état des impressions et des découvertes survenues lors des nombreuses promenades ferroviaires. Aussi, le fait d'avoir acquis un local dans une ancienne manufacture en périphérie de la voie ferrée dans le quartier du Mile End, a considérablement contribué à faire naître de nouvelles perceptions de la vie qui prend racine aux abords de la voie ferrée. Ces expériences concrètes de l'espace m'ont engagé dans divers chemins de réflexion sur le rapport aux périphéries ferroviaires, certaines réflexions intimes, d'autres plus philosophiques. Mon regard s'est ainsi affiné. Il a décelé les aspects magnétiques et attrayants du chemin de fer. La proximité de mon atelier de travail multipliait les occasions d'y errer et d'y vivre différentes expériences. Comme écrit Rachel Bouvet, à propos des ateliers nomades, « La géopoétique ne s'enseigne pas : elle découle d'un vécu, d'une expérience personnelle des lieux, d'un 'appel du dehors'³⁵ ». Cette

³⁵ Rachel Bouvet, « L'atelier nomade ou l'exploration géopoétique de l'espace », *Communication présentée au colloque « Géographie et littérature : entre le topos et la chôra »*, organisé par Christiane

perspective correspond à celle qui j'ai adopté pour consolider mon projet de recherche-création *   l'aube des restes industriels*.

2.4 Raspouteam : groupe d'intervention urbain

Raspouteam est un groupe d'intervention qui invite à revoir certains lieux de la ville de Paris à travers l'histoire des luttes populaires. Il met de l'avant plusieurs types d'action : du documentaire web au collage d'images d'archives sur les façades, en passant par les intersections des rues qui ont connu des   v  nements sociopolitiques importants; le collectif souhaite faire surgir la mémoire en latence dans la ville.

En 2011, le collectif décide de commémorer les cent quarante ans de la Commune de Paris en affichant sur les murs de la ville une série d'illustrations d'archives et des codes QR³⁶. Les images invitent à revoir un moment d'histoire, à percevoir sous un nouvel angle un coin de rue, une ruelle, un pont ou une place. Les codes QR servent quant à eux à donner accès aux passants plus curieux, à un journal interactif. Celui-ci permet de survoler quarante articles illustrés d'interventions urbaines qui documentent des   v  nements de la Commune de 1871.    partir du lieu où chacun des   v  nements s'est déroulé, apparaît simultanément dans le journal virtuel, un article lui correspondant. Il est donc possible via ce journal internet de replonger dans des instants d'histoires oubliés ou occultes. Par cette action, Raspouteam souhaite faire de l'espace public un lieu de transmission de la mémoire de ce moment révolutionnaire de l'histoire française.

Inspiré par Ernest Pignon-Ernest et par Banksy, leurs actions peuvent être associées au *street art*. Leur originalité tient cependant au développement de l'aspect web qui donne une densité et une étendue aux actions concrètes posées dans la ville. La démarche artistique de Raspouteam s'inscrit également dans la réflexion critique et politique. Par l'examen des

Lahaie et Mario Côté, Trois-Rivière, Congrès de l'ACFAS, 2007, en ligne, <<http://latraversee.uqam.ca/atelier/pr-sentation>>, consulté le 11 juin 2014.

³⁶ Code-barres qui permet de naviguer rapidement vers une page web, une vidéo ou un contenu multimédia.

événements marquant de l'histoire, se profile une réflexion sur le présent ; le rapport à la ville, le devenir de l'espace public dans la société contemporaine. Comme écrit Raspouteam dans *Un journal pour la Commune – 1871-2011* :

Paris s'invente une image de ville propre et policée pour mieux oublier certains épisodes de son histoire agitée. En 1871, pendant plus de deux mois, la ville se donne un gouvernement populaire, une armée civile et démocratique, expérimente la démocratie directe, et entreprend des réformes sociales. Le Paris insurgé est aussi accueillant pour les étrangers, qu'ils soient italiens, polonais ou algériens... Encore un trait qui l'oppose au Paris de 2011³⁷.

Cette façon de mettre en jeu notre rapport à la mémoire afin de penser le statut des divers espaces urbains rejoint certaines réflexions entourant le projet *À l'aube des restes industriels*. Tout d'abord, l'utilisation de l'image d'archive se pose aussi dans ma démarche artistique comme un moyen privilégié de plonger le regard dans la mémoire de la ville. L'agencement du bâtiment et de l'image d'archive crée, selon moi, des vues du passé qui convoquent la poésie. L'histoire peut ainsi surgir des lieux et nous amener à percevoir différemment l'espace public.

En ce qui a trait aux dimensions politique et critique mises de l'avant dans les actions du collectif, elles trouvent aussi leur place dans *À l'aube des restes industriels*. Bien que mon projet porte sur une thématique qui diffère de celles privilégiées par Raspouteam, et que le contexte européen n'est pas celui qui nous intéresse ici, la projection-événement du 17 mai a elle aussi souligné certains enjeux politiques. Le site de visionnement de la projection, le Parc des crépuscules possède un statut ambigu au niveau légal et administratif. En effet, le parc n'est pas reconnu officiellement comme tel. Toutefois, les initiatives du sculpteur Glen Le Mesurier ont permis une « certaine reconnaissance » de cet espace zoné commercial. Ce qui nous permet désormais de le considérer comme un espace public, c'est bel et bien le fait qu'il soit aménagé, baptisé et occupé par des citoyens. En faisant du Parc des crépuscules le site de visionnement de la projection, j'ai voulu souligner ce geste entrepris par Glen Le Mesurier, de transformer ce terrain vague en un espace public. En convoquant les spectateurs

³⁷ Raspouteam, « Un journal pour la commune - 1871-2011- », *Raspouteam*, 2011, en ligne, <<http://www.raspouteam.org/1871/?p=374>>, consulté le 13 juin 2014.

dans ce lieu, *À l'aube des restes industriels* a contribué à renforcer et concrétiser d'une nouvelle manière, cet acte de réappropriation citoyenne de l'espace. Il s'agit-là d'un indéniable aspect politique lié à mon projet dans la mesure où il participe, soutient et encourage les initiatives citoyennes de création d'espace public, de rencontre et d'échanges dans la ville contemporaine.

Enfin, *À l'aube des restes industriels* participe également à revaloriser un bâtiment menacé par les projets immobiliers. Il s'inscrit dans la vague des projets innovateurs et citoyens tels que Le Champs des Possibles et Kabane 77. En faisant de l'entrepôt l'objet d'une projection architecturale qui l'inscrit aussi dans l'espace comme un pôle incontournable de l'histoire ferroviaire du quartier du Mile End et de la ville de Montréal, le projet de scénographie urbaine peut contribuer à questionner la valeur que l'on octroie à ces bâtiments et aux moyens mis de l'avant pour conserver ces traces qui « font » l'histoire de Montréal.

CHAPITRE III

PROJET

Ce que le cinéma doit saisir, ce n'est pas l'identité d'un personnage, réel ou fictif, à travers ses aspects objectifs et subjectifs. C'est le devenir du personnage réel quand il se met lui-même à fictionner, quand il entre en flagrant délit de légender, et contribue ainsi à l'invention de son peuple. Le personnage n'est pas séparable d'un avant et d'un après, mais qu'il réunit dans le passage d'un état à un autre, quand il se met à fabuler sans jamais être fictif³⁸.

Après avoir abordé les intentions, les concepts théoriques et les modèles d'inspirations sous-jacents à l'œuvre *À l'aube des restes industriels*, les pages qui suivent s'attarderont aux aspects créatifs et aux méthodes mises en œuvre pour concrétiser au niveau esthétique les intentions conceptuelles du projet.

3.1 Une installation documentaire au mode de récit poétique

La structure narrative du scénario de la projection *À l'aube des restes industriels* est élaborée autour de l'idée du mode de récit poétique. Je désirais réaliser une projection qui fait de la poésie de l'espace le moteur de l'enchaînement des images et du son. Il s'agissait de trouver le moyen de déployer en images la dimension sensible d'un lieu réel, le chemin de fer : ce qu'il nous dit par sa présence, ce qui en émane, ce qui l'encadre, l'influence et, donc, le détermine.

³⁸ Gilles Deleuze, *L'image-temps Cinéma 2*, Paris, Éditions de Minuit, 1985, p. 196.

Pour traduire cette intention au niveau esthétique, la proposition de traitement de l'œuvre est hybride. Tant au niveau de l'image que du son, j'ai souhaité faire du composite, c'est-à-dire de l'assemblage de l'hétérogène, le moyen par lequel la poésie surgit. Ainsi, c'est par le biais d'une juxtaposition de textures audio-visuelles et par la combinaison de l'image fixe et de l'image en mouvement que la projection adopte un mode de récit poétique et offre aux spectateurs une vue magnifiée des espaces industriels associés au chemin de fer. L'alliage d'images d'archives aux récits des gens qui côtoient la voie ferrée évoque aussi diverses temporalités. Leur mise en dialogue contribue à dresser une vision singulière de ce qui habite et rend insolite l'expérience des lieux industriels dans la ville de Montréal. La juxtaposition de la photographie et de l'image vidéo participe quant à elle à évoquer, sur le plan esthétique, la réalité du lieu du chemin de fer, c'est-à-dire, un espace marqué par le passage sourd et cadencé des trains de marchandises et un espace vécu, marqué par la déambulation et habité par un imaginaire, des récits, une histoire et des souvenirs. La dimension documentaire et celle plus expérimentale participent donc, tout au long de la projection, à une expérience esthétique où le rêve se mêle à la réalité.

On pourra alors soutenir que la place prise par la poésie dans mon installation documentaire peut être associé au « cinéma du réel » au sens de l'œuvre de Raymond Depardon et de celle d'Agnès Varda, et que la dimension documentaire fait écho à l'esthétique de la série photographique d'Yves Marchand et de Romain Meffre sur les ruines de la ville de Détroit. L'aspect documentaire de l'installation suggère des vues de la réalité qui font intervenir la mise en scène comme le propose la démarche cinématographique des cinéastes français. La création médiatique se caractérise ainsi par une vision poétique du réel où l'expression du point de vue de l'auteur est mise de l'avant. À partir de celle-ci, on retrouve une esthétique de l'obsolescence qui, en présentant des images surprenantes des bâtiments en ruine, propose une expérience sensible des espaces postindustriels. Entre l'austérité et la beauté des lieux, on découvre le cadre ferroviaire, un espace qui communique la fragilité des rêves de la modernité.

3.2 La projection architecturale : une œuvre *in situ* immersive

Ce projet prend place dans la ville, hors des murs d'une quelconque institution. Aux abords de la voie ferrée et dans un quartier postindustriel, la projection architecturale *À l'aube de restes industriels* prend corps en s'adaptant à l'espace, aux imperfections sonores et visuelles du paysage urbain. En somme, elle intègre le lieu pour mieux le raconter. Je passe ici en revue les différents aspects de l'œuvre (la façade de l'entrepôt Van Horne, la scénographie urbaine, et la projection architecturale), qui font d'elle une œuvre immersive *in situ*.

3.2.1 La façade de l'entrepôt Van Horne

La projection *À l'aube des restes industriels* exploite les possibilités offertes par l'entrepôt Van Horne, aussi connu sous le nom de Van Horne Warehouse Incorporated, situé dans le quartier postindustriel du Mile End. Bâti en 1924, cet entrepôt est situé à l'intersection de l'avenue Van Horne et du boulevard St-Laurent. Son versant nord est jouté au chemin de fer du Canadien Pacifique. Il fût, à l'époque, un pôle important du réseau ferroviaire nord-américain. L'immeuble sert toujours à l'entreposage de marchandises. Il est aujourd'hui surtout remarqué pour son architecture atypique et son château d'eau qui surplombe les environs.

La projection architecturale investit la façade Ouest du bâtiment industriel. Celle-ci tire son intérêt des six rectangles tracés par les colonnes de béton qui encadrent le mur de briques et par les écritures semi-effacées qui rappellent l'âge du bâtiment. Ainsi, dès les premières esquisses de travail, ces rectangles de briques rouges se sont imposées comme un canevas déterminant. Ils me laissaient imaginer des jeux de montage qui rompent avec les modes de présentation traditionnels tels que l'écran rectangulaire et les surfaces uniformes. La projection allait donc s'adapter à ces « écrans naturels » proposés par la façade, et les images allaient apparaître soit juxtaposées ou fragmentées, sur ces surfaces de différentes tailles.

Durant la période de montage des images, j'ai veillé à la cohérence de la projection en travaillant à partir d'une maquette virtuelle servant de modèle temporaire. J'ai donc pris les proportions et les mesures réelles de la façade et des rectangles de briques pour déterminer le cadre des images, leur résolution et la résolution complète de la surface de projection (Voir APPENDICE A). Des calculs précis m'ont permis d'évaluer la capacité des séquences à intégrer la surface de projection et à adapter le traitement des images de manière naturelle à la structure industrielle visée. À partir de ce moment, rêve et réalité, réel et poésie pouvaient s'échanger de manière à permettre l'expression d'une parole singulière qui habite ce bâtiment aux bords de la voie ferrée. Mon travail de création fut donc guidé par l'idée de créer un dialogue entre les images, l'architecture significative du bâtiment et le lieu. J'ai ainsi intégré dans le scénario les éléments esthétiques nécessaires pour exploiter pleinement les textures murales, le *design* de la façade et l'acoustique du lieu.

3.2.2 La scénographie urbaine

Il m'est paru essentiel, dans la réalisation de ce projet, d'expérimenter la scénographie urbaine pour questionner notre façon d'habiter l'espace et de percevoir le patrimoine industriel de Montréal. En alliant espace, architecture, lumière, image et son, l'installation souhaitait provoquer une rupture avec les modes de diffusion conventionnels en art médiatique. En quittant la salle d'exposition institutionnalisée, l'œuvre audiovisuelle initie un acte de réappropriation de l'espace urbain et propose aux citoyens de devenir auteurs d'une expérience inédite de la ville et de son histoire.

En effet, en jouant sur le lieu avec l'image, la lumière et le son, mon objectif était de créer une certaine mise en scène dans l'espace. La scénographie choisie pour l'évènement du 17 mai faisait alors intervenir l'idée de représentation en perspective, notion propre au théâtre

et à l'architecture³⁹. Elle participait à une organisation du regard, faisant de l'expérience de l'espace, l'expérience d'une vision et d'une idée. En faisant de ces friches urbaines l'objet de cette mise en scène, *À l'aube des restes industriels* proposait ainsi une vision d'ensemble, nouvelle, porteuse de cette intuition sur la poésie de la ville et des lieux ferroviaires.

Par ailleurs, la scénographie urbaine déployée dans ce projet visait à renverser le rapport auteur/spectateur. Les éléments choisis pour établir une atmosphère et une expérience singulière du lieu ont généré entre les spectateurs et l'espace des interactions particulières. Dans le parc, plusieurs personnes ont grimpé sur les sculptures métalliques éclairées, cherchant à créer des sons qui s'apparentaient au grincement des rails ou à la cloche d'un train. De plus, entre deux séances de présentation de la projection, le passage d'un train sur la voie ferrée à proximité du site de visionnement a suscité de nombreuses réactions. Le public s'est exclamé, par des cris et des applaudissements, comme si, soudainement, la fiction et réel se fondaient l'un dans l'autre. Ces exemples d'interactions spontanées entre l'espace et le public permettent une superposition des rôles entre l'auteur et les spectateurs dans le contexte d'une scénographie urbaine. Comme le souligne Iris Reuter à propos du corps et de l'espace dans son article *Scénographie, architecture et espace urbain*,

[...] le corps se déplace selon les caractéristiques de l'espace dans lequel il se trouve. [...] Ce comportement sera la traduction de l'émotion (dans le sens premier du terme, émotion : mettre en mouvement) provoquée par la forme. L'espace révélerait alors un « langage architectural » et ce langage passerait par la forme, la matière, la lumière⁴⁰.

Suivant ces propos, ce « langage architectural », dans le cas de mon projet, se voulait porteur de poésie. Il a créé l'expérience poétique de l'espace que je souhaitais susciter et il a donné forme à l'émergence d'interactions singulières entre les gens et le lieu.

Enfin, la mise en scène initiée par la projection, l'installation sonore et l'éclairage a contribué à percevoir la ville comme une entité, un espace vivant, empreint de pratiques sociales. Elle nous a gardé à distance des conceptions strictement utilitaristes et fonctionnelles de la ville. En somme, la scénographie urbaine telle qu'explorée dans mon

³⁹ Voir Iris Reuter, « Scénographie, architecture et espace urbain », *Les cahiers de l'Urbanisme*, No 77, 2010, p. 34-36.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 35.

œuvre a contribué à la reconfiguration imaginaire d'un espace auquel on accorde généralement peu d'attention.

3.2.3 La projection architecturale

Comme il a été mentionné auparavant, *À l'aube des restes industriels* est une tentative d'art urbain *in situ* qui vise à expérimenter les capacités de l'installation documentaire en vue de susciter une expérience esthétique immersive et de traduire l'imaginaire d'un lieu industriel. S'apparentant par certains aspects au fameux *Moulin à image* de Robert Lepage ou aux projections éphémères du groupe *In Situ* sur le silo à grain no 5, la production a été l'occasion d'expérimenter comment la projection architecturale invite à une expérience nouvelle du cadre ferroviaire et des lieux périphériques qui lui sont associés. *À l'aube des restes industriels* propose ainsi par le moyen de la projection architecturale, une perception nouvelle et animée du paysage industriel. Les jeux de lumières et d'images invitent à percevoir la valeur cachée du « monument industriel ». Ils mettent en évidence sa valeur symbolique et l'importance significative de sa présence dans l'organisation du tissu urbain. Comme le soutiennent Annie Lebel, Geneviève L'Heureux et Stéphane Pratte, membres du groupe *In Situ*, par rapport à la projection sur le silo à grain no 5,

[l]a projection d'images sur l'élévateur se veut un « éclairage public » où la virtualité de l'image lumineuse et la présence physique de l'architecture se rencontrent momentanément et interagissent. La nature des images projetées et le rapport physique qu'elles établissent avec le bâtiment visent à révéler publiquement et de façon métaphorique le potentiel architectural de ce bâtiment industriel⁴¹.

Dans *À l'aube des restes industriels*, j'ai mis l'emphasis sur cette dimension d'échange afin de saisir la portée culturelle d'une projection architecturale traitant du chemin de fer.

Par ailleurs, la projection architecturale propose aussi une lecture nouvelle de la notion d'écran. En adaptant la projection à la façade murale, l'écran ne se présente plus comme un objet qui limite l'image et qui recouvre une surface symétrique. Par la projection

⁴¹ Lebel, Annie, L'Heureux, Geneviève, Pratte Stéphane, « Projections — Montréal (Québec) », dans *Inter : art actuel*, n° 69, 1998, p. 62.

architecturale, il devient plutôt un espace translucide capable de révéler la mémoire des infrastructures. Dans cette perspective, on peut alors supposer que la projection architecturale tend à indexer la surface du bâtiment au travail configurateur de l'imaginaire et à faire du bâti le porte-parole du passé. La modalité neutre de l'écran s'évapore au profit d'une interaction entre la façade murale et les séquences projetées. Textures, ombres, reliefs et formes composent ensemble une architecture vivante.

L'aspect translucide de l'écran tend ainsi à contribuer à la visée immersive de la création. De ce fait, une correspondance s'installe entre le bâtiment et les images projetées, entre la présence physique et matérielle du bâtiment et la présence sensible et magique de l'image. Ce mouvement d'oscillation crée et invite le spectateur à une expérience poétique de l'espace urbain. Il est convié à se laisser porter, comme le proposent les auteurs de la projection sur le silo no 5, par « l'illusion de la représentation⁴² ».

La représentation par projection est une forme de magie moderne qui habituellement impressionne l'observateur en essayant de lui faire croire au moyen de l'illusion que, pendant une certaine durée, la représentation correspond à la réalité⁴³.

La projection architecturale laisse ainsi place à une expérience interprétative et sensible de l'espace mis en scène. Elle est portée par sa valeur symbolique. Elle invite le spectateur à explorer les points de convergences entre le virtuel et le réel, ou encore, entre la poésie des lieux, l'expérience des différentes temporalités et la réalité de l'imaginaire.

3.3 Esthétiques

D'une illusion à l'autre, c'est un déplacement au cœur de la mémoire du chemin de fer qu'initie *À l'aube des restes industriels*. En évoquant, à travers la projection, une architecture de la mémoire, du souvenir, du récit, j'ai tenté de brosser un portrait intime de l'imaginaire du chemin de fer dans la ville nord-américaine. Or, au niveau visuel et sonore, cette intention implique plusieurs choix esthétiques.

⁴² *Idem.*

⁴³ *Idem.*

3.3.1 Esthétique visuelle. Fragmentation de l'écran : pour une lecture poétique des restes industriels

Pour consolider mes intentions liées au mode de récit poétique et à l'expérience immersive de la mémoire, la projection architecturale explore, au niveau de l'esthétique visuelle, la fragmentation de l'écran. Dans le premier acte de la projection, l'agencement des six images constitue autant de tableaux. Les fragments d'images d'archives créent ainsi des paysages imaginaires animés par une ambiance sonore narrative. Dans le deuxième acte de la projection, les trois grands rectangles du bas forment ensemble une image. Dans les petits rectangles du haut, les séquences vidéo sont semblables. La répétition de la même image crée une insistance particulière, qui annonce le ton et l'atmosphère de la projection. Le regard du spectateur voyage ainsi entre les grands et les petits cadres. Ce montage fut d'ailleurs réalisé à partir d'extraits de films d'archives de l'ONF. Dans la dernière partie du deuxième acte de la projection, cette façon d'agencer les images s'effrite et cède à un autre mode de présentation. Chacun des rectangles contient désormais une image différente. Cette mosaïque visuelle vise à introduire un rythme nouveau. Elle souhaite ainsi créer une perception qui évoque la grandeur, la puissance et la force de la locomotive à vapeur. Le troisième acte de la projection se caractérise, au niveau de l'esthétique visuelle, par une constante variation entre les six encadrés. La rupture entre le son synchrone et les images vise à créer une vision poétique de l'espace du chemin de fer. L'agencement d'images fixes et d'images en mouvement fait aussi cohabiter dans un même espace visuel divers lieux, divers personnages, différentes réalités. Cette composition atypique marque aussi le passage à une nouvelle réalité temporelle, celle la ville contemporaine. Dans le quatrième acte de la projection, j'ai surtout exploré le mouvement du train afin de donner lieu à de nouveaux jeux perceptifs. En exploitant le mouvement de bas en haut, d'un encadré à l'autre, la vitesse et l'arrêt sur image, j'ai souhaité faire des six encadrés un espace abstrait. Cette partie plus expérimentale de la projection présente une esthétique visuelle inspirée de l'aspect ruinesque, obsolète des espaces industriels et ferroviaires de Montréal.

La fragmentation de l'écran s'inscrit alors comme un aspect esthétique majeur de la création *À l'aube des restes industriels*. Elle a été l'objet de l'élaboration d'une méthode de travail très exigeante lors du montage de l'image. En considérant certaines lois relatives à l'image en mouvement et à certains enjeux liés au montage, ce procédé de travail défie le langage cinématographique. Comme référence, je me suis inspirée de l'installation multi-écrans de Fiona Tan, intitulé *Rise and Fall*. Son travail rejoint sur plusieurs points les intentions mises de l'avant dans ma création. Deux séquences distinctes sont projetées simultanément sur deux écrans mis côte à côte. Par le moyen de différentes vues de la caméra, un dialogue est créé entre les deux images. Plus précisément, par le moyen de la multi projection, Fiona Tan met en parallèle des vies séparées ; celle d'une femme âgée et celle d'une jeune femme. Perçues dans son ensemble, ces deux vies deviennent ce qui pourrait être celle d'une même et unique personne. Ce jeu entre différentes temporalités a pour effet de créer une tension, d'un côté, entre le passé et le futur, puis de l'autre, entre l'oubli et la mémoire. Ainsi, au moment de sa réception, l'œuvre tend à faire vivre au spectateur une expérience visuelle chargée d'une poésie basée sur la rencontre et sur un point de vue sensible sur le réel.

Comme le démontre la réalisation de Fiona Tan, la projection multi-écrans permet d'explorer les lois du montage dans leur rapport avec l'expression cinématographique. Dans la réalisation de *À l'aube des restes industriels*, j'ai voulu expérimenter ce point. J'ai donc tenté d'effectuer un montage de l'image pour que l'illusion créée par celui-ci participe à la logique du récit. Découper le réel pour ensuite substituer la réalité avec l'illusion, donne à la projection un ton qui le rapproche du conte, de la fable, de l'imaginaire. Comme écrit André Bazin dans son ouvrage *Qu'est-ce que le cinéma ?* « [u]n film où notre intérêt passerait de l'imaginaire au réel, du plaisir à l'admiration. C'est le montage, créateur abstrait de sens, qui maintient le spectateur dans son irréalité nécessaire⁴⁴ ». La fragmentation de l'écran s'inscrit donc comme un dispositif esthétique qui, dans l'aspect visuel de ma création, crée une illusion originale et un effet poétique. Bien sûr, elle contribue également à générer une expérience immersive puisque ce procédé de travail intègre les contraintes imposées par la surface de projection choisie.

⁴⁴ André Bazin, *Qu'est-ce que le cinéma ?*, Paris, Éditions du Cerf, 2008, p. 52.

3.3.2 Esthétique sonore

La dimension sonore joue un rôle de premier plan dans *À l'aube des restes industriels*. Elle représente, tout comme l'image, un élément fondamental de l'œuvre. Celle-ci convie à une expérience immersive et à une incursion dans l'imaginaire ferroviaire. Raison pour laquelle la composition sonore s'est faite de manière à créer des paysages sonores. À partir des séquences et du rythme créés par le montage des images, des sons particuliers ont été sélectionnés et agencés pour donner une consistance auditive aux différents aspects de l'univers ferroviaire présentés. Suivant les actes de la projection, des textures sonores distinctes sont choisies. Elles participent à accentuer l'impact des images. Le sifflement d'un vieux train, le son essoufflé de la vapeur, le grincement strident des roues de métal, la cacophonie de la gare de train, le bourdonnement de la locomotive; ce sont tous des éléments sonores intégrés dans la composition et qui participent à plonger le spectateur dans l'imaginaire, l'ailleurs, le rêve ferroviaire. Le mouvement du train dans l'espace fait naître des paysages sonores infiniment riches, captivants. Ils contribuent au récit, et participent à l'aspect narratif de la projection architecturale.

La composition sonore intègre également des paroles. À partir d'extraits d'entrevues réalisées avec d'anciens travailleurs du chemin de fer et de citoyens de la ville de Montréal, on explore différentes dimensions de l'espace ferroviaire. Les récits initient un voyage à travers le temps, comme si les souvenirs évoqués par les locuteurs donnaient vie à l'espace. D'une anecdote à l'autre, on parcourt l'espace ferroviaire à partir de visions intimes et uniques. Par cette superposition de paroles et de paysages sonores, l'espace livre son histoire.

Par ailleurs, l'intégration de la musique joue un autre rôle important dans la valeur esthétique de la composition sonore de la projection. Les trois musiques créent chacune un espace de liberté. Elles donnent le temps aux émotions de se déployer et contribuent à capter le regard du spectateur. Dans le deuxième acte de la projection, l'extrait musical est issu d'un document audio visuel d'archive. Il évoque la proximité de l'univers ferroviaire et de la

musique folk. Dans le troisième acte, la mélodie composée et interprétée par Mona Varichon contribue à la poésie des moments d'errance et de déambulation présentés à l'image. La musique originale composée par l'artiste Jesse McCormack pour le quatrième acte, contribue à évoquer l'étrangeté des lieux abandonnés, des restes industriels. La mélodie invite à poser un regard méditatif sur des images abstraites ou, du moins, s'apparentant davantage avec la vidéo d'art.

En somme, la composition sonore a le pouvoir de diriger l'attention des spectateurs sur certains détails ou subtilités sonores. Le son peut ainsi contribuer à scénariser de manière adéquate les moments d'intensité visuelle. Enfin, le son *surround* a surtout donné de l'ampleur à l'expérience immersive de l'œuvre. En périphérie de la voie ferrée et d'une intersection routière fréquentée, l'installation *surround* réussit à « créer un espace », c'est-à-dire à circonscrire l'expérience audio-visuelle et à l'ancrer dans le lieu.

3.4 Présentation publique et réception de l'œuvre

La présentation publique de *À l'aube des restes industriels* s'est déroulée durant la fête de quartier Rue Publique. Pendant la journée, une foule d'activités avaient lieu sur la rue St-Viateur et dans le quartier du Mile End. Cet événement a contribué, par sa continuité, à faire en sorte qu'il y ait plus de 250 personnes lors de la projection publique de *À l'aube des restes industriels*.

De plus, l'événement était précédé d'une visite guidée organisée par Mémoire du Mile End. Cet organisme culturel a généreusement accepté de parrainer *À l'aube des restes industriels* à l'été 2013. Son soutien a contribué à faire progresser les demandes de permis auprès de la Ville pour la tenue légale de l'événement. Par ailleurs, Mémoire du Mile End a collaboré à l'événement en organisant une visite guidée ayant pour titre *Le paysage ferroviaire du Mile End*. D'une durée de deux heures, la promenade a sillonné le quartier à la découverte de l'histoire des manufactures, des usines, de la gare du Canadian Pacific et de l'entrepôt Van Horne. Le guide, Justin Bur, a mis en lumière la place qu'occupe le chemin

der fer dans le paysage industriel du quartier. Cette visite a grandement participé à introduire *À l'aube des restes industriels*. Le parcours prenait fin sur le site de visionnement de la projection. Les participants étaient alors conviés à assister à l'événement en soirée. Plusieurs d'entre eux furent présents à la soirée de projection.

La présentation publique de la projection architecturale a eu lieu le 17 mai de 21h à 23h. L'œuvre était présentée à toutes les demi-heures. Les douze minutes de pause entre chacune des séances de projection contribuaient aux échanges et aux rencontres. Plusieurs passants se sont arrêtés pour visionner l'œuvre. Les coups de marteaux et les écritures rouges en début de séance participaient à capter l'attention et à rassembler les spectateurs pour le début de la projection. Dans le but de documenter la réception de l'œuvre, une collaboratrice, Myriam Gaumont, a récolté les commentaires des participants durant les pauses entre les représentations. En voici quelques extraits :

« J'ai entendu parler de l'événement sur Facebook. J'ai aimé ça. J'aime beaucoup le lieu. C'est près du chemin de fer. C'est projeté sur un mur où on voit encore le titre d'une ancienne usine. C'est vraiment concept. Pis on est comme parmi des sculptures, c'est poignant. »

« J'aime beaucoup le lieu. L'espace, le mur. C'est un lieu magique que je connais depuis longtemps. Je trouve ça agréable qu'il y ait de l'animation, du monde. J'ai fait la visite cet après-midi avec Mémoire du Mile End, c'est là qu'ils nous ont parlé du film. Alors c'est un bon complément de la visite ! »

« C'est une belle page qui a été présentée sur cette histoire-là. D'autre part, la texture du mur permettait d'avoir une espèce de continuité entre l'image et le mur en soi. L'idée du triptyque, c'est aussi très beau. Il y a des belles images qui ont été choisies. Même à la fin avec le côté *scratch* ça représente, avec les *containers* qu'on voit aujourd'hui, on a un lien entre la modernité et le passé. »

« Dès le début, on est dans le mouvement métallique. C'est de la musique urbaine. »

« Il y avait un peu un mélange de documentaire et de performance visuelle. C'était intéressant. »

« J'ai trouvé ça tripant le fait qu'elle combine autant l'imaginaire ferroviaire que tout l'aspect ethnographique et art visuel. »

« Je trouve que la projection est dans un lieu très intéressant. On passe souvent devant sans jamais vraiment y porter attention. »

« L'ambiance sonore est captivante et immersive. »

« J'ai trouvé vraiment intéressant de voir le jeu des images avec le building. Que Laurence a utilisé les cadres du building. Pis que l'on fasse quelque chose avec ce bâtiment-là qui est tellement symbolique et représentatif du Mile End. »

« Je trouve ça *l'fun* qu'il y ait un aspect à la fois documentaire avec les images pis un trait très narratif. Avec le côté anecdotique des différentes personnes qui parlent, ça amène une certaine profondeur qui est intéressante. »

Ainsi, dans l'ensemble, les commentaires reçus furent très positifs et me poussent à envisager d'organiser une deuxième projection de l'œuvre.

CHAPITRE IV

DÉMARCHE ET PRATIQUE ARTISTIQUE

L'errant en quête du lieu acceptable se situe dans un espace très particulier, l'espace intermédiaire. À l'espace intermédiaire correspond en fait un temps intermédiaire, une temporalité que l'on pourrait qualifier de flottante. Ce temps flottant est le temps du regard sur l'histoire, où l'errant s'interroge sur le passé en même temps qu'il réfléchit sur son futur proche⁴⁵.

4.1 Entre documentaire et poésie visuelle

À l'aube des restes industriels est ma première œuvre artistique d'une telle ampleur. Amorcée à coups de brèves notes dans un cahier de création, elle prend sa source dans un parcours et des expériences qui sont bien personnels. En fait, ce projet s'articule autour de trois sphères particulières de ma vie. L'Europe, la sociologie et l'attraction pour l'image.

L'idée de réaliser une création à propos de l'imaginaire ferroviaire provient bien certainement de mes réflexions sur la ville nord-américaine en comparaison avec la ville européenne. Ayant eu la chance, dès mon jeune âge, de faire de nombreux allers-retours entre l'Europe et le Québec, j'ai entretenu une fascination pour ces détails de la vie quotidienne, qui font de l'espace l'expression d'une manière d'être, d'une façon de penser et de vivre. À chaque retour d'Europe, j'étais surprise du regard que je posais sur mon territoire, sur ma ville, sur mon lieu d'origine. Une impression d'étrangeté devant les étendues, la symétrie des lieux, les dimensions de l'Amérique. Mon père et mon grand-père m'avaient aussi transmis cet intérêt pour les trains et les gares européennes. C'est au retour d'un séjour de plus d'un an

⁴⁵ Raymond Depardon, *Errance*, Paris, Seuil, 2000, p. 12.

et demi sur le vieux continent, que j'ai senti la nécessité d'explorer comment agissaient sur moi les lieux ferroviaires nord-américains. Partagée entre une impression de vide et d'attraction, j'ai souhaité explorer et mettre à jour la poésie bien particulière qui se dégage de ces lieux délabrés, de ces usines de briques, de ces espaces industriels inanimés qui font le caractère et la beauté de l'Amérique. La projection architecturale réalisée dans le cadre de mes études de deuxième cycle répond ainsi à ce besoin d'exprimer la façon dont je regarde la ville et comment, sous nos yeux, elle s'invente, s' imagine, se déploie dans l'espace. Il s'agit aussi pour moi, d'une manière d'appriivoiser mes origines nord-américaines.

Mes études en sociologie au baccalauréat ont aussi beaucoup influencé ma façon de plonger dans la création de *À l'aube des restes industriels*. Très intéressée par le cinéma documentaire, j'ai effectué mes études en sociologie dans le but de développer un esprit critique et d'affiner mon regard sur la culture en général. Rapidement, mes travaux se sont spécialisés sur la sociologie de la ville et la sociologie de la culture. Lorsque j'ai débuté la maîtrise, je savais que je voulais exploiter mes acquis en sociologie pour réaliser une œuvre documentaire. Je souhaitais communiquer une réflexion par le biais de l'image. L'idée de la projection architecturale m'est venue plus tard. Au fil des séminaires de création, j'ai peu à peu senti la nécessité de bousculer les conventions, de sortir l'œuvre de son cadre habituel et institutionnel. La projection architecturale était à ce moment, pour moi, un domaine complètement inconnu. Souvent, elle attirait mon attention dans la rue parce qu'elle animait l'espace, les murs, les bâtiments. Parce que la projection nous amenait à regarder là où rarement on pose le regard. La projection architecturale donnait à la ville un aspect nouveau. Cependant, je restais souvent déçue des projections auxquelles j'assistais. Je me lassais rapidement des procédés d'animation, de l'esthétique virtuelle empruntée à la publicité, au commercial. Les jeux de lumières, de couleurs, d'explosions, de destruction, de mouvement m'apparaissaient comme des effets trompe-l'œil, qui laissaient le propos en marge de l'expérience. Suite à ces considérations, je me suis lancée dans *À l'aube de restes industriels* avec l'intention d'animer à ma façon un espace intrigant de la ville de Montréal : l'entrepôt Van Horne et ses environs. À partir de mon intuition sur la poésie des lieux industriels et ferroviaires, j'ai choisi d'expérimenter la place et la forme que peut prendre le documentaire

dans la projection architecturale. C'est ainsi que j'ai décidé d'axer ma création sur la poésie du réel.

4.2 À la limite des genres

La démarche de recherche-création privilégiée pour la réalisation de *   l'aube des restes industriels* repose sur l'expérimentation des limites du genre documentaire. Afin d'explorer les capacités du genre documentaire à exprimer la dimension poétique du chemin de fer, je propose de jouer avec les limites qui séparent la réalité de la fiction. Ma méthode de travail consiste donc à souligner cette ambiguïté au cœur du genre documentaire en faisant l'expérience des limites par la transgression continue des frontières qui distinguent la réalité et la fiction dans la représentation cinématographique de la réalité. En d'autres mots, bien que mon projet prenne la forme d'une projection architecturale, elle expérimente « le cinéma du réel ». Cette méthode repose sur l'idée que la pratique cinématographique engage la perception à reconnaître la perpétuelle mise en fiction de la réalité. En convoquant la sensibilité du créateur comme celle du récepteur, le film documentaire, de fiction ou d'art suppose une certaine *sortie du cadre*, un moment fragile, flou, de rencontre entre un imaginaire représenté et une réalité objective v  cue⁴⁶. Comme le stipule Edgar Morin dans le parallèle qu'il fait entre le cinéma et la pensée, «[l]e film représente et en même temps signifie. Il rebrasse le réel, l'irréel, le présent, le vécu, le souvenir, le rêve au même niveau mental commun. Comme l'esprit humain, il est aussi menteur que véridique, aussi mythomane que lucide⁴⁷ ». Par certains moyens esthétiques, l'œuvre cinématographique consiste toujours en la mise en scène du réel par une subjectivité, celle de l'auteur⁴⁸. En ce sens, au niveau de la forme, ma création vacille entre l'installation et le film, au niveau du contenu, entre le documentaire et le film d'art. L'expérimentation des limites des genres contribue à cristalliser l'expression d'une poétique de l'espace industriel et à créer une imagerie singulière de l'imaginaire ferroviaire de la ville nord-américaine.

⁴⁶ Voir Edgar Morin, *Le cinéma ou l'homme imaginaire*,   ditions de Minuit, Paris, 2007.

⁴⁷ Edgar Morin, *op. cit.*, p. 206.

⁴⁸ Voir François Niney, *Le documentaire et ses faux-semblants*, Paris, Klincksieck, 2009.

De plus, inspirée de l'anthropologie visuelle et fondée sur une méthodologie de la découverte, mon travail de recherche en création s'inscrit dans une perspective de proximité avec le réel par l'image. C'est la raison pour laquelle, dans la projection, je donne la parole à différents acteurs qui le côtoient à travers leur vécu du chemin de fer. En s'intéressant à donner droit aux auteurs de livrer une interprétation de leur propre situation, on survole, lors de la présentation de l'œuvre, des vécus variés liés au chemin de fer et à l'histoire industrielle qui leur est associée. Cette méthode de recherche-crédation s'inscrit dans une certaine mesure, dans les traces du courant anthropologique de l'interactionnisme symbolique. Dans mes recherches de terrain ainsi que lors de la sélection des entrevues au montage, je m'attarde au sens qui jaillit des interactions entre le chemin de fer et les individus. À partir de chacune des visions proposées, je tisse un portrait multiforme de ce que peut représenter l'imaginaire du chemin de fer de la ville de Montréal.

4.3 De l'idée à la pratique

*Créer ; tirer du néant*⁴⁹

La définition du mot créer, reflète bien, selon moi, l'instant où notre attention s'adonne à faire, à créer. *Tirer du néant...* Au cours de la session intensive du montage de l'image des quatre actes du projet *À l'aube des restes industriels*, j'avoue avoir plusieurs fois éprouvé le vertige face à la création. Je m'y suis pourtant plongée tête première de janvier à avril, un peu isolée, mais convaincue de pouvoir donner corps à mes idées. Au cours de ces semaines de montage, j'ai appris à naviguer à travers l'incertitude. Plusieurs aspects de ma création restaient obscurs. J'avais tracé les grandes lignes du scénario de la projection; il fallait maintenant concrétiser mes intentions de manière pratique. À travers une méthode de travail acquise de façon autodidacte, j'ai jonglé avec les images acte après acte, aveuglément portée par l'acharnement et la volonté de faire. À plusieurs reprises, j'ai été convaincue d'abandonner et de laisser derrière moi mes idées. Comme si l'aspect concret de la création

⁴⁹ Christine de Bellefonds, Sophie Chantreau, Marie-Hélène Drivaud, Laurence Laporte, Josette Rey-Debove (dir.), Alain Rey (dir.) Jean Dubois, Henri Mitterand (dir.), *Le nouveau petit Robert. Dictionnaire de la langue française*, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1993, p. 506.

participait à l'évaporation de l'idée. Devant le casse-tête imposé par la forme de l'installation, j'ai souvent eu l'impression de perdre de vue le cœur de l'œuvre. Ce ne sera que lors des premiers tests de projection extérieurs, quand j'ai aperçu les images sur la brique rouge de l'entrepôt Van Horne, que j'ai compris que mes intentions m'avaient suivies. Malgré moi, mes idées avaient pris forme à travers les couleurs, les images, les textures, les sons choisis. Elles étaient présentes et portaient l'ensemble de l'installation.

Cet effet de surprise, ce surgissement qui fait que l'œuvre apparaît subitement comme cohérente, comme consistante, sensible, intime, révèle d'après moi la dimension insaisissable de la pratique artistique. Il fait écho à l'idée de la nuit, développé par Jean Lancri dans son texte intitulé *Comment la nuit travaille en étoile et pourquoi*. Dans cette réflexion sur la recherche-crédation, le professeur pose des interrogations qui rejoignent les impressions que j'ai éprouvées lors du processus de création de *À l'aube des restes industriels*. Jean Lancri écrit à propos du chercheur en création :

Comment travaille-t-il dans sa *nuit* pour aller vers son *jour*, pour s'avancer vers ce qui *cherche à se faire jour* en lui. Plus précisément encore, comment *travaille-t-il la nuit*, la matière même de sa nuit, comme d'autres travaillent le marbre ou le bois? Et comment cette nuit-là, en retour, le travaille-t-elle⁵⁰?

Cette façon de décrire et de questionner l'état de l'être en période de création met en évidence la part du rêve et de la raison impliquée dans celle-ci. Ce jeu entre le sensible et la rationalité génère des balises, dessine une stratégie. Une stratégie par laquelle la raison sensible vient baliser la création. Comme l'écrit Jean Lancri, une méthode par laquelle « [...] *la raison rêve* et que *le rêve raisonne* [...] »⁵¹. Ce mouvement entre le sensible et la raison, cette oscillation inconsciente dans l'acte de créer permet peut-être de faire face aux obstacles et aux doutes inhérents à la création...

Enfin, ce sera lors du *mix* du son, du transfert du montage des images dans le logiciel de projection *Watch Out* et au moment de la colorisation de l'image que j'ai pu expérimenter la richesse de l'expérience collective dans la création de *À l'aube des restes industriels*. Les

⁵⁰ Jean Lancri, « Comment la nuit travaille en étoile et pourquoi », dans *La recherche création, Pour une compréhension de la recherche en pratique artistique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2006, p. 10.

⁵¹ *Idem*, p. 13.

dynamiques d'échange se sont naturellement dessinées entre moi et les trois collaborateurs clés de mon projet. Julien Robert, créateur de la colorisation de l'image, m'amenait dans des lieux nouveaux. Les ambiances, créées par la couleur, venaient enrober et appuyer le montage de l'image. Guillaume Daoust, s'est amusé littéralement à plonger dans l'univers sonore de l'espace ferroviaire. À partir d'une première structure sonore, il savait techniquement créer les effets nécessaires pour consolider une composition sonore riche et complexe. Sa passion et son talent ont participé à donner vie à l'imaginaire visuel de *À l'aube des restes industriels*. Abdel Ourahou a, quant à lui, toujours posé un regard critique sur ma création. Ses commentaires sur la forme de l'œuvre me stimulaient et me poussaient à me dépasser. Ses exigences m'ont amenée à travailler plus en profondeur le dynamisme des images et la cohérence de l'œuvre. Les nombreuses heures passées à réfléchir conjointement aux aspects techniques et esthétiques de la projection m'ont fait voir les faiblesses du projet, les méthodes à améliorer. Son encadrement et sa qualité de pédagogue m'ont permis de mettre les pieds dans un univers inconnu, d'apprendre et de rendre possible la présentation publique de *À l'aube des restes industriels*. Ces moments de création collective survenus surtout en fin de parcours ont été une source d'apprentissage énorme au niveau technique, artistique et personnel. Ils m'ont permis d'apprendre à partager une idée, à préciser mes intentions, à justifier mes choix et à faire confiance.

4.4 De la salle de test à l'espace public : l'expérimentation de l'évènementiel

L'ensemble des aspects techniques nécessaires au bon déroulement de la projection a d'abord été testé dans un local de l'UQÀM. Une maquette à l'échelle avait été fabriquée pour permettre de tester la projection. En recréant au mieux l'installation technique telle qu'elle serait déployée sur le terrain, je pouvais mesurer les défis logistiques et techniques de l'évènement du 17 mai.

Les grands enjeux de la présentation publique de *À l'aube des restes industriels* ont été l'électricité, les projecteurs, le permis pour la tenue légale de l'évènement, le financement, la gestion de l'équipe de production et la planification des besoins matériels et

techniques (pour une chronologie de la réalisation de l'événement, voir l'Appendice G). Grâce à l'implication de plusieurs collègues de travail du milieu du cinéma, j'ai pu bénéficier de commandites chez des fournisseurs et j'ai surtout pu profiter de l'expertise et de l'efficacité de chacun lors des tests extérieurs et lors du montage-démontage des installations la fin de semaine du 16-17 mai. De plus, j'ai eu l'occasion de travailler en collaboration avec un collectif de projectionnistes. Les membres du *Sémaphore* se sont impliqués dans *À l'aube des restes industriels* comme s'il s'agissait de leur propre projet. Leur implication fut extrêmement précieuse.

Initiatrice de ce projet inédit, je pense avoir su gérer l'ensemble des défis techniques grâce à mon parcours professionnel dans le domaine cinématographique. Le développement d'outils de gestion adéquats, la technique et la débrouillardise sont des acquis liés à mon métier de deuxième assistante caméra. Ils m'ont considérablement aidée à réaliser la production de l'événement de manière professionnelle.

Le côté éphémère de l'installation peut paraître absurde pour certains, vus le temps et l'énergie que j'ai investie dans ce projet. Néanmoins, pour moi, il s'agit d'une première édition. Je reste convaincue que *À l'aube des restes industriels* trouvera moyen d'être représenté dans le cadre des Journées de la culture, de la Nuit blanche ou du 375^e anniversaire de la ville de Montréal.

CONCLUSION

Il m'arrive de passer plusieurs fois par semaine aux alentours de l'entrepôt Van Horne. Devant les grandes herbes vertes qui couvrent le Parc des crépuscules, il me revient à l'esprit cette excitation inépuisable ressentie le 17 mai. Mon enthousiasme est encore grand. *À l'aube des restes industriels* a été l'occasion d'ancrer mes études universitaires dans le réel, dans la ville. L'installation participe maintenant à l'imaginaire du lieu. Il joue encore sur nos perceptions. Ces traces laissées dans l'espace représentent pour moi un accomplissement peu mesurable.

À l'aube des restes industriels a proposé une expérience qui, au niveau visuel et sonore, exprime la mémoire d'une époque et invite à la rêverie. L'installation documentaire a convié les récits et les images d'un imaginaire historique marquant pour les villes nord-américaines. L'œuvre proposait une lecture sensible des infrastructures délaissées tout en concrétisant la réappropriation des restes de l'ère ferroviaire.

Mon hypothèse sur la poétique des restes industriels s'est concrétisée à travers les interactions entre les spectateurs et la ville. Je considère que la projection architecturale fut un moyen créatif de nourrir les interactions et les réflexions sur le potentiel poétique des structures industrielles de la ville de Montréal. La dimension documentaire de l'installation médiatique a contribué à mettre en lumière les traces laissées par l'histoire. La dimension plus expérimentale de l'œuvre, quant à elle, a su révéler la poésie de l'imaginaire ferroviaire. En quittant l'espace conventionnel de la salle de cinéma, le dialogue créé entre l'espace, le son, les images et la lumière a contribué à générer une connaissance nouvelle du paysage urbain. En donnant corps aux imaginaires ferroviaires à travers l'espace, *À l'aube des restes industriels* a invité à la fabulation. Cette saine contamination du réel par la poésie et l'imaginaire de l'espace a pu culminer dans une expérience immersive inédite de la ville post-industrielle.

Tel que mentionné précédemment, j'espère sincèrement que *À l'aube des restes industriels* pourra être projeté à nouveau. À ce sujet, l'organisme Mémoire du Mile End a déjà manifesté sa volonté de soutenir et de collaborer lors d'une éventuelle récursive. Pour ces derniers, il s'agit non seulement d'une œuvre artistique originale mais aussi d'un témoignage historique de grande valeur pour le quartier. Comme s'est enthousiasmé Richard Ryan de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal : « Le Mile End a maintenant son propre *Moulin à images* ! »

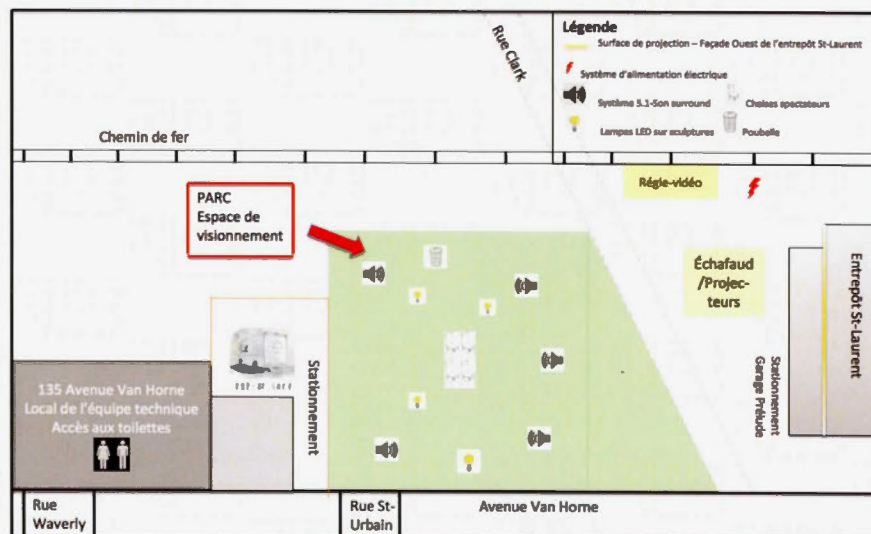
En somme, une chose est certaine : qu'elle soit représentée ou non, *À l'aube des restes industriels* est une œuvre bel et bien achevée. Elle existe en soi. D'une certaine façon, elle appartient à la ville. J'ai confiance, qu'elle fera son chemin dans l'esprit des gens. En tant que créatrice, je sais que d'autres projets m'attendent. Je sais aussi que mon intérêt pour la projection architecturale croît toujours. J'imagine déjà d'autres façades habillées d'images. Les châteaux d'eau exercent sur moi une attraction similaire à celle ressentie pour le chemin de fer. Leur façon d'occuper l'horizon et de cohabiter aux côtés des clochers d'église suscite particulièrement mon intérêt. J'aimerais entendre les travailleurs qui les ont construit et ceux qui, de leurs balcons, les ont vue apparaître. Des mémoires poétiques sommeillent dans ces châteaux d'eau comme dans bien d'autres infrastructures industrielles désuètes. Je souhaite encore faire surgir cette poésie des lieux oubliés de notre histoire.

APPENDICE A – PHOTOGRAPHIES DE LA SURFACE DE PROJECTION - PLAN
D'AMÉNAGEMENT DU SITE DE VISIONNEMENT – TESTS DE PROJECTION





Nom de l'événement: *À l'aube des restes industriels* – Projection architecturale sur l'imaginaire ferroviaire nord-américain

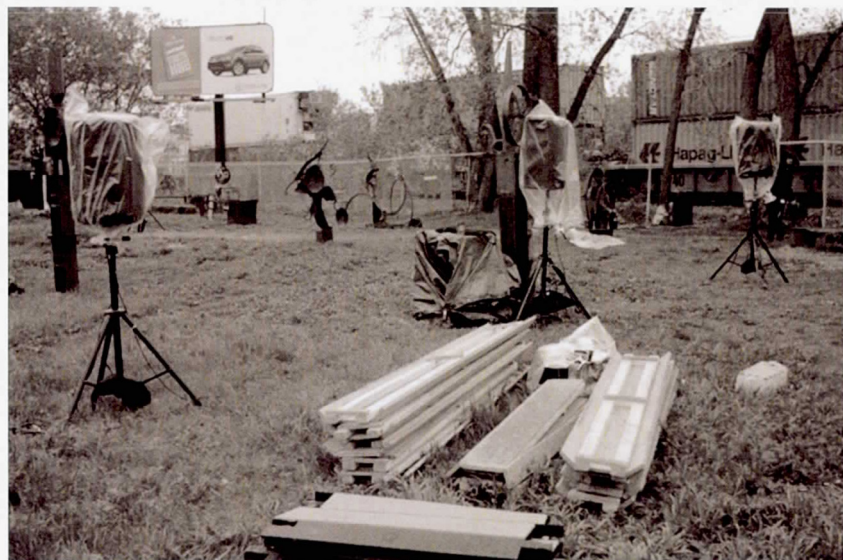


Note: Le plan d'aménagement n'est pas à l'échelle

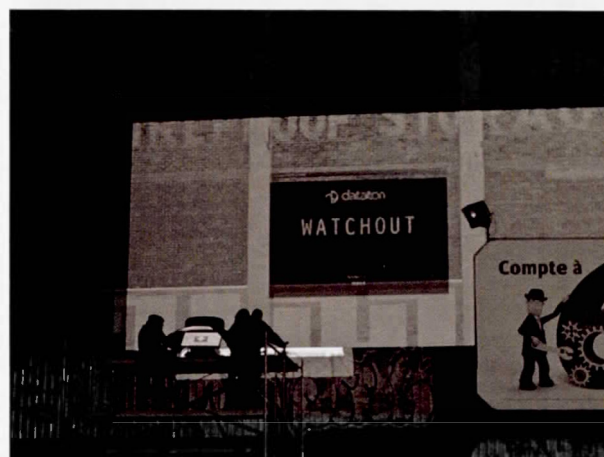
TEST SUR LA MAQUETTE ET TEST EXTÉRIEUR #1



APPENDICE B - PHOTOGRAPHIES DES INSTALLATIONS TECHNIQUES

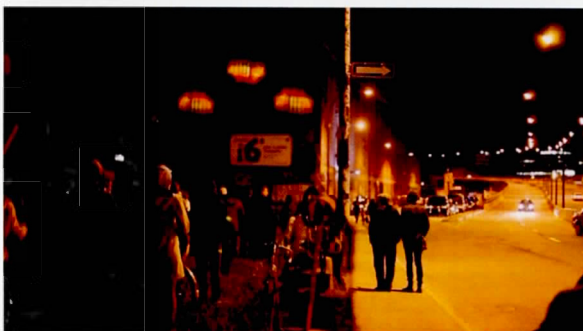






APPENDICE C - PHOTOGRAPHIES DE L'ÉVÉNEMENT DU 17 MAI





APPENDICE D – GÉNÉRIQUE DES COLLABORATEURS

Conception et réalisation

Laurence Grandbois Bernard

Images

Julien Robert

Ariel Méthot Bellemare

Laurence Grandbois Bernard

Prise de Son

Guillaume Daoust

François Forcier

Musique Originale

Jesse Mac Cormack

Mona Varichon (Cor français)

Conception sonore

Laurence Grandbois Bernard

Guillaume Daoust

Aide à l'animation

Félix Gauthier

Mixe Son

Guillaume Daoust

Colorisation

Julien Robert

Techniciens projectionniste

Abdel Ourahou

Jessica Perrin

Éclairage

Ariel Methot Bellemare

Électricien

Yves Paquet

Machiniste

Christian Guay-Poliquin

Hugues Paquet

Régisseur

Rémy Costard

Cantine

Claud Fortin

Alix Côté

Aide technique

Radisson Labelle

Alex Delagrave

Étienne Bourbeau-Prud'homme

Joannie Grenier

Myriam Gaumont

Nicolas Rivard

Équipe de surveillance

Patricia Larivière

Rose Élicery

Guillaume Berwald

Caroline Turcotte

Dany Spade

Benoit Ruel

Tahlia Stacey

Émile Cantin

Participants dans l'oeuvre

Joël Humbert-Labelle - Roger Chatel - Michel Drolet – René - Robert Robillard - Daniel Laurendeau - Michel

Lortie - Michel Lamarche - Glen Le Mesurier - Laurent Quet – Sylvain – Jean-Yves Bernard

APPENDICE E – ÉLÉMENTS DE COMMUNICATION ET DE DIFFUSION DE L'ÉVÉNEMENT

VIDEO TEASER

Lien internet : <https://www.youtube.com/watch?v=6E9zW-Xm_SM>



BULLETIN D'INFORMATION DE MÉMOIRE DU MILE END

Lien Internet : <<http://memoire.mile-end.qc.ca/?p=2827&lang=fr>>

PAGE FACEBOOK DE L'ÉVÉNEMENT



Mai 17 À l'aube des restes industriels - Projection sur l'entrepôt Van Horne

Public - Organisé par Laurence Grandbois Bernard et Myriam Stoy

Participe • Inviter • Modifier • ...

🕒 17 mai à 20:30
il y a environ 1 mois

📍 Parc des Crépuscules (Van Horne et St-Urbain)

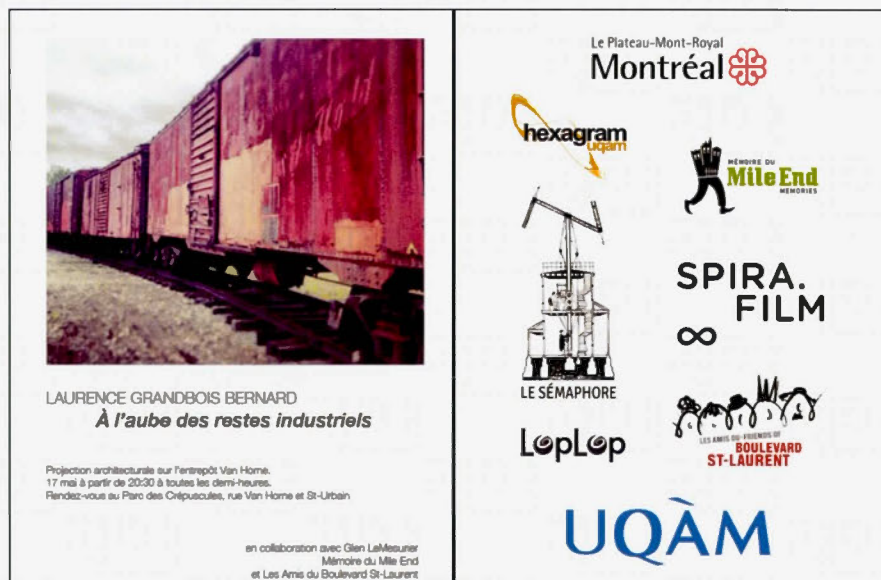
Venez assister à la projection de la création audio-visuelle À l'aube des restes industriels, portant sur l'imaginaire ferroviaire de la Ville de Montréal. L'œuvre de Laurence Grandbois Bernard a été réalisée dans le cadre de la maîtrise en média expérimental à l'UQAM.

Le 17 mai à 20h30, au Parc des Crépuscules face ... [Afficher la suite](#)

Melissa, Daniel et 62 autres ami(e)s y participent.

INVITES	77	766
292 participants	peut-être	invités

FLYER





LAURENCE GRANDBOIS BERNARD
À l'aube des restes industriels

Projection architecturale sur l'entrepôt Van Horne.
17 mai à partir de 20:30 à toutes les demi-heures.
Rendez-vous au Parc des Crépuscules, rue Van Horne et St-Urbain

en collaboration avec Glen LaMeunier
Mémoire du Mile End
et Les Amis du Boulevard St-Laurent

Le Plateau-Mont-Royal
Montréal

hexagram
uqam

LE SÉMAPHORE

LopLop

UQAM

MÉMOIRE DU
Mile End
MÉMOIRES

SPIRA.FILM
∞

LES AMIS DU BOULEVARD
ST-LAURENT

APPENDICE F - DOSSIER DE PRESSE

ARTICLE DANS LE JOURNAL LE PLATEAU – SECTION CULTURE

Lien internet de l'article: <<http://www.leplateau.com/Culture/2014-05-08/article-3716722/Le-train-mis-en-valeur-a-lentrepot-Van-Horne/1>>



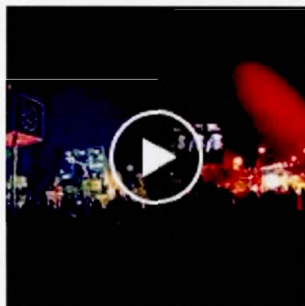
Le train mis en valeur à l'entrepôt Van Horne

www.leplateau.com

Le chemin de fer a forgé le paysage de Montréal et du Plateau-Mont-Royal. C'est cet héritage parfois oublié, voire négligé, que veut célébrer Laurence Grandbois-Bernard, étudiante et artiste multimédia, lors de l'installation «À l'aube des restes...

ENTREVUE TÉLÉVISÉE – THE NOMADS TV

Lien internet de l'entrevue : <<https://www.youtube.com/watch?v=xGeS1zgIysU>>



À l'aube des restes industriels, projection sur l'entrepôt Van Horne de Laurence Grandbois Bernard

music by Eric Lewis À l'aube des restes industriels
portant sur l'imaginaire ferroviaire de la Ville de...

YOUTUBE.COM

APPENDICE G – CHRONOLOGIE DES ÉTAPES DE RÉALISATION DU PROJET

CATÉGORIES

- **COO** : coordination de la réalisation du projet
- **PROD** : production
- **CRÉA** : création

Juin 2012 :

- **CRÉA** : tournage (bloc 1 : 12 au 19 juin)

Octobre 2012 :

- **CRÉA** : tournage (bloc 2 : 11 au 18 octobre)

Juin 2013 :

- **COO** : prise de contact avec l'organisme à but non lucratif Mémoire du Mile End, qui accepte de parrainer le projet.

Novembre 2013 :

- **COO** : préparation de la demande de permis d'événement sur l'espace public à la Ville de Montréal.
 - o réalisation du plan d'aménagement du site ;
 - o préparation d'un horaire de montage et de démontage ;
 - o première évaluation des besoins matériels et techniques liés à l'installation ;
 - o je joins à la demande un appui officiel du Conseil d'administration de Mémoire du Mile End ;
 - o au départ, la demande est faite pour que l'événement ait lieu deux soirées consécutives, les 16 et 17 mai.
- **COO** : acheminement de la demande de permis d'événement à la Ville. Celle-ci est jugée non recevable puisque le Parc des Crépuscules, site de la projection, n'est pas reconnu comme un parc par la Ville.

- **COO** : rencontre avec Richard Ryan, conseiller de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal, pour lui présenter le projet et lui demander son appui pour faciliter l'acceptation du dépôt de la demande de permis d'événement à la Ville.
- **COO** : prise de contact avec Jean-Pierre Godillon, propriétaire du Garage Prélude, situé sous la façade de projection. Je lui présente mon projet, lui demande sa permission pour installer la régie vidéo et les projecteurs dans son stationnement, ainsi que la permission d'utiliser son électricité. Celui-ci se montre très ouvert et accepte à condition que la boîte électrique soit évaluée par un électricien professionnel.
- **COO** : recherche de moyens de financement (subventions de l'UQÀM, des Associations Étudiantes de la Faculté des Communication, de la Ville de Montréal, de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal, du Conseil des Arts du Canada). Il est difficile de soumettre le projet pour deux raisons : 1) il s'agit d'un projet étudiant réalisé dans le cadre d'un programme universitaire ; 2) il s'agit d'une première œuvre. J'en conclus que je devrai plutôt me tourner vers le socio-financement et un important investissement personnel.
- **CRÉA** : tournage (bloc 3, 2 au 16 novembre)
- **CRÉA** : rencontre avec Nadine XXX de l'Exporail, Musée Ferroviaire St-Constant, responsable de l'Association des Retraités du Chemin de Fer. Je lui remets un résumé de mon projet qui est envoyé à tous les membres de l'Association.
- **CRÉA** : prise de contact avec Guillaume Daoust, preneur de son professionnel, pour le mix son de la projection
- **PROD** : début des rencontres hebdomadaires avec Abdel Abderrahman. Ces rencontres visaient l'élaboration d'une méthode de travail pour créer la projection et l'organisation technique de l'événement et
- **PROD** : prise des mesures de la façade ouest de l'entrepôt Van Horne pour le calcul des proportions des différentes surfaces de projection en vue de réaliser un modèle virtuel de la projection et d'évaluer le type de projecteur nécessaire pour couvrir l'entièreté de la surface avec assez de luminosité.

Décembre :

- **COO** : deuxième dépôt de demande de permis d'événement à la Ville, cette fois-ci appuyée par Richard Ryan, conseiller d'arrondissement. Le permis sera accordé en avril.
- **COO** : élaboration d'une première version du budget de production
- **COO** : confirmation d'une aide financière de 500\$ par l'entreprise Loplop inc.
- **CRÉA** : écriture de la première version du scénario de la projection
- **CRÉA** : premiers contacts avec deux retraités du Chemin de fer
- **CRÉA** : recherche de documents visuels au Centre d'archives et de documentation de l'Exporail, Musée Ferroviaire de St-Constant

Janvier :

- **COO** : décision que l'événement n'ait lieu qu'un seul soir, le 17 mai, après étude des coûts de production (notamment pour les ressources humaines nécessaires à la surveillance du matériel).
- **COO** : préparation de la demande d'emprunt de matériel à Hexagram.
 - o rencontre préalable avec Jean Descarrie pour lui communiquer les besoins du projets
 - o élaboration d'un calendrier de production
 - o élaboration d'une deuxième version du budget
 - o formation de l'équipe technique (14 personnes)
 - o dépôt de la demande fin janvier
- **COO** : négociations avec l'entreprise Loplop inc. pour joindre à leur police d'assurance l'ensemble des équipements techniques nécessaires à l'événement
- **PROD** : élaboration d'un premier devis technique
- **PROD** : 21 janvier : premiers tests de projection sur la façade de l'Entrepôt Van Home
- **CRÉA** : tournage (bloc 4, 17 au 31 janvier).

- **CRÉA** : rencontres avec six retraités du chemin de fer pour la réalisation d'entrevues audio-vidéo.

Février :

- **COO** : obtention d'une commandite de Vision Globale pour l'emprunt d'équipement électrique, avec l'aide d'un collègue du milieu du cinéma
- **PROD** : calculs finaux pour les proportions de projection
- **PROD** : réalisation de la maquette nécessaire aux tests vidéo. Celle-ci reproduit la façade selon les proportions réelles de la surface et permet de faire des tests de projections pour vérifier la dimension des vidéos.
- **CRÉA** : rencontres avec six retraités du chemin de fer pour la réalisation d'entrevues audio-vidéo.
- **CRÉA** : (à partir du 14) : montage de l'image de l'acte 1 de la projection

Mars :

- **COO** : dépôt d'une demande de financement aux élus de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal
- **COO** : dépôt du projet à Spira Films, en vue de l'obtention de privilèges de location de matériel technique
- **COO** : rencontre avec Martin Pelletier, coordonateur d'Hexagram pour s'entendre sur les modalités relatives à un prêt de projecteurs
- **COO** : formation de l'équipe de bénévoles (11 personnes) pour la surveillance des installations techniques sur le site
- **CRÉA** : montage de l'image de l'acte 2 de la projection
- **CRÉA** : prémontage son des actes 1 et 2
- **CRÉA** : (24 au 28 mars) montage du son en studio (actes 1 et 2) avec Guillaume Daoust

Avril :

- **COO** : la Ville de Montréal accepte d'émettre un permis pour la tenue de l'événement

- **COO** : confirmation d'un appui financier au projet par Luc Ferrandez, Maire de l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal
- **COO** : le projet est retenu par le comité de sélection de SpiraFilm. Cela permet de bénéficier d'une location à moindre coût pour de l'équipement technique.
- **COO** : lancement de la campagne de socio-financement sur le portail Haricot pour un objectif de 600\$ (objectif atteint).
- **CRÉA** : montage de l'image des actes 3 et 4 de la projection.
- **CRÉA** : création de la musique de l'acte 4 par Jesse McCormack.
- **CRÉA** : prémontage son des actes 3 et 4.
- **CRÉA** : montage son en studio (actes 3 et 4), mix final du son 5.1 et tests de l'installation sonore au local J-1300.
- **CRÉA** : colorisation de l'image avec Julien Robert
- **PROD** : intégration de la création dans le logiciel de projection Watch Out avec Abdel Ourahou.
- **PROD** : programmation de l'éclairage DMX.

Mai :

- **PROD** : tests de projection sur la façade
- **PROD** : finalisation de l'horaire détaillé de l'événement
- **CRÉA** : ajustement du contraste de l'image
- 14 mai :
 - o **PROD** : arrivée des projecteurs à Hexagram
 - o **PROD** : pré-générale image, son, éclairage à partir de la maquette au local J-1300.
- 15 mai :
 - o **COO** : entente d'assurances avec LP Sarrazin et fils (via Loplop inc) pour l'ensemble du matériel prêté par Hexagram et l'UQÀM (182 000\$)
- 16 mai :
 - o **PROD** : Montage des installations techniques. Générale de la projection architecturale.
- 17 mai : projection devant public

BIBLIOGRAPHIE

- Augé, Marc, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Lonrail, Éditions du Seuil, 1992.
- Bachelard, Gaston, *La poétique de l'espace*, Paris, Presses universitaires de France, Quadrige, 2010.
- Bazin, André, *Qu'est-ce que le cinéma?*, Paris, Éditions du Cerf, 2008.
- Bell, Daniel, *Vers une société post-industrielle*, Trad. de l'anglais par Pierre Andler, Paris, Robert Laffont, 1974.
- Choay, Françoise, *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Éditions du Seuil, 2006.
- Clément, Serge, *Sutures, Berlin 2000-2003*, Montréal, Les 400 coups, 2003.
- Dauzat, Albert, Jean Dubois, Henri Mitterand, (dir.), *Dictionnaire étymologique et historique du français*, Paris, Larousse, coll. « Références », 1997.
- De Bellefonds, Christine, Sophie Chantreau, Marie-Hélène Drivaud, Laurence Laporte, Josette Rey-Debove (dir.), Alain Rey (dir.) Jean Dubois, Henri Mitterand (dir.), *Le nouveau petit Robert. Dictionnaire de la langue française*, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1993.
- Deleuze, Gilles, *L'image-temps, Cinéma 2*, Paris, Éditions de Minuit, 1985.
- Depardon, Raymond, *Errance*, Paris, Éditions du Seuil, 2000.
- Dorion, Nicole, *Découvrir le patrimoine industriel, guide d'introduction et d'intervention*, Montréal, AQPI, 2002.
- Dubé, Catherine, « Passé industriel et art contemporain, rencontre au-delà du temps », dans *Continuité*, n° 82, 1999, p. 42-44.
- Fernandez, Dominique, *Imaginaire des ruines*, Arles, Actes Sud, 2009.
- Grondin, Jean, *L'herméneutique*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je? », 2006.
- Habib André, *L'attrait de la ruine*, Liège, Éditions Yellow now, 2011.

- , Viva Paci (dir.), *Chris Marker et l'imprimerie du regard*, Paris, L'Harmattan, coll. « Esthétiques », 2008.
- Halbwachs, Maurice, *La mémoire collective*, Paris, Presses universitaires de France, 1968.
- Hartog, François, *Régimes d'historicité, présentisme et expériences du temps*, Paris, Points, 2012.
- Heidegger, Martin, dans *Introduction à la Métaphysique*, Trad. de l'allemand par G.Kahn, Paris, Gallimard, 1980.
- , *Essais et conférences*, Trad. de l'allemand par André Préau, Paris, Gallimard, 1958.
- Lancri, Jean, « Comment la nuit travaille en étoile et pourquoi », dans *La recherche création, Pour une compréhension de la recherche en pratique artistique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2006.
- Laplantine, François, *Leçons de cinéma pour notre époque*, Paris, Éditions Téraèdre, 2007.
- , *Son, images et langage. Anthropologie esthétique et subversion*, Paris, Beauchesne, 2009.
- Lebel, Annie, Geneviève L'Heureux, Stéphane Pratte, « Projections — Montréal (Québec) », dans *Inter : art actuel*, n° 69, 1998.
- Lévesque, Luc, « Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues, pour une gestion créatrice du mobilier urbain », dans *Les Annales de la recherche urbaine*, no 85, 1999, p. 47-57.
- Lévesque, Robert, *Déraillements*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 2011.
- Marsolais, Gilles, *L'aventure du cinéma directe revisitée*, Montréal, Éditions Les 400 coups, 1997.
- Morin, Edgar, *Le cinéma ou l'homme imaginaire*, Paris, Éditions de Minuit, 2007.
- Niney, François, *L'épreuve à l'écran, essai sur le principe de réalité documentaire*, Bruxelles, Éditions De Boeck, 2002.
- , *Le documentaire et ses faux-semblants*, Paris, Éditions Klincksieck, 2009.

- Ory, Pascal, *L'histoire culturelle*, Paris, Presses universitaires de France, 2004.
- Oscar, Bloch, Van Wartburd Walther (dir.), *Dictionnaire étymologique de la langue française*, Paris, P.U.F., coll. « Quadrige », 2002.
- Paci, Viva, « Jouer la mémoire, résonner le souvenir, écouter l'histoire. Notes sur Chris Marker », in Marco Bertozzi (dir.), Antonio Costa (dir.), AAM – dans *Arts and Artifacts in Movie, An International Journal of Tecnology, Aesthetics, Communication*, No. 6, Fondazione Giorgio Cini, Venise, 2010, p. 65-74.
- Pasolini, Pier Paolo, *Écrits sur le cinéma*, Trad. de l'italien par Hervé Joubert-Laurencin, Paris, Petite bibliothèque des Cahiers du cinéma, 2000.
- Perrault, Pierre, *Caméramage*, Montréal, Éditions de l'Hexagone, 1983.
- , *De la parole aux actes*, Montréal, Éditions de l'Hexagone, 1985.
- , *Irréconciliable désir de fleuve*. Trois-Rivières, Écrits des forges, 2008.
- Poirier, Philippe, *Les enjeux de l'histoire culturelle*, Paris, Éditions du Seuil, 2004.
- Reford, Alexander, *Au rythme du train 1859-1970*, Québec, Les publications du Québec, 2002.
- Reuter, Iris, « Scénographie, architecture et espace urbain », dans *Les cahiers de l'Urbanisme*, No 77, 2010.
- Ricoeur, Paul *Temps et récit*, Tome 1, Paris, Éditions du Seuil, 1983.
- , *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Éditions Points, 2003.
- Robin, Régine *La mémoire saturée*, Paris, Éditions Stock, 2003.
- , *Sutures Berlin 2000 - 2003*, Montréal, Éditions Les 400 coups, 2003.
- Sansot, Pierre, *Les pierres songent à nous*, Saint-Clément de Rivière, Fata Morgana, 1995.
- , *Les Formes sensibles de la vie sociale*, Paris, P.U.F., 1986.
- , *Poétique de la ville*, Paris Éditions Payot et Rivages, 2004.
- , *Variations paysagères*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2009.
- Schafer, R. Murray, *Le paysage sonore, le monde comme musique*, Trad. de l'anglais par Sylvette Gleize, Marseille, Wildproject, 2010.

Vander Gucht, Daniel, « Le syndrome patrimonial et la société commémorative », dans *Esse arts + opinions* 67, Numéro spécial 25e anniversaire, 2009.

Virilio, Paul, *La machine de vision*, Paris, Éditions de Galilée, 1988.

Sites Internet

Association pour le patrimoine industriel, « Définition du patrimoine industriel », *Le site de l'association québécoise pour le patrimoine industriel*, 2011, en ligne, <<http://www.aqpi.qc.ca/patrimoine.html>>, consulté le 25 mai 2014.

Bouvet, Rachel, « L'atelier nomade ou l'exploration géopoétique de l'espace », *Communication présentée au colloque « Géographie et littérature, entre le topos et la chôra »*, organisé par Christiane Lahaie et Mario Côté, Trois-Rivières, Congrès de l'ACFAS, 2007, en ligne, <<http://latraversee.uqam.ca/atelier/pr-sentation>>, consulté le 11 juin 2014.

Bordeleau, Benoit, « Publication du projet GARES dans la revue bleuOrange », *Le site de La Traversée. Atelier québécois de géopoétique*, 2012, en ligne, <<http://latraversee.uqam.ca/billet/publication-du-projet-gares-dans-la-revue-bleuorange>>, consulté le 11 juin 2014.

Héritage Montréal, « 10 sites emblématiques menacés du patrimoine montréalais 2014 », *Le site de Héritage Montréal*, en ligne, <http://www.heritagemontreal.org/fr/bilan-10-sites-2014/>, consulté le 02 mars 2014.

High Line, *The official Web site of the High Line and Friends of the High Line*, en ligne, <<http://www.thehighline.org/>>, consulté le 12 octobre 2010.

La Traversée, « En train – projections itinérantes, atelier nomade du 21 au 23 janvier 2011 », *Le site de La Traversée. Atelier québécois de géopoétique*, 2011, en ligne, <<http://latraversee.uqam.ca/atelier/en-train-projections-itin-rantes-atelier-nomade-du-21-au-23-janvier-2011>>, consulté le 11 juin 2014.

Les amis du Champ des Possibles, *Le Champ des Possibles*, en ligne, <<http://amisduchamp.com>>, consulté le 04 juillet 2013.

Marchand, Yves et Romain Meffre, *The ruins of Detroit*, en ligne, <<http://www.marchandmeffre.com/detroit/>>, consulté le 12 avril 2011.

Mémoire du Mile End, *Le site de Mémoire du Mile End*, en ligne, <<http://memoire.mile-end.qc.ca/?lang=fr>>, consulté le 12 mai 2012.

Musée ferroviaire canadien, *Exporail. Le musée ferroviaire canadien*, en ligne, <[http, //www.exporail.org/](http://www.exporail.org/)>, consulté le 5 avril 2012.

Musée McCord, « Archives and Documentation Centre », *Le site web du Musée McCord*, en ligne, <http://www.mccord-museum.qc.ca/en/services/archives/>, consulté le 19 janvier 2014.

Panorama cinéma, « Kabane 77 – Acte 1 », *Panorama cinéma*, en ligne, <<http://www.panorama-cinema.com/V2/calendrier.php?id=564>>, consulté le 07 octobre 2013.

Raspouteam, « Un journal pour la commune - 1871-2011- », *Raspouteam*, 2011, en ligne, <[http, //www.raspouteam.org/1871/?p=374](http://www.raspouteam.org/1871/?p=374)>, consulté le 13 juin 2014.

Robin, Régine, *Les pages perdues*, en ligne, <<http://www.er.uqam.ca/nobel/>>, consulté le 05 mars 2012.

SYN, *Atelier d'exploration urbain*, en ligne, <[http, //www.amarrages.com/](http://www.amarrages.com/)>, consulté le 23 octobre 2010.